This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

Internat.
630
C986

L. Int. B 54 c

Sci

L.I.

Internat

630

C986

PHASES

ET

CAUSES CÉLÈBRES

DU

DROIT MARITIME DES NATIONS.

TOME PREMIER.

PHASES

ET

CAUSES CÉLÈBRES

DU

DROIT MARITIME DES NATIONS.

PAR

LE BARON FERDINAND DE CUSSY,

ANCIEN CONSUL GÉNÉRAL DE FRANCE.

J'ai pensé que les personnes qui désireront s'instruire dans le droit des gens, ne seront pas fâchées de trouver l'application des principes qu'il enseigne, ainsi que la marche qui peut être suivie, soit pour les soutenir, soit pour repousser les atteintes qu'on voudrait leur porter.

Gérard de Rayneval: Institutions du droit de la nature et des gens.

TOME PREMIER.

LEIPZIG:

F. A. BROCKHAUS.

1856.

BIBLIOTHECA · BODLEIANA

AVERTISSEMENT.

Par la préface des *Réglements consulaires des principaux États maritimes*, dont le recueil a paru en 1851 [1]), nous avons annoncé la publication des *Phases et causes célèbres du droit maritime des nations*, comme devant avoir lieu *très-prochainement*. Des circonstances indépendantes de notre volonté ont retardé, jusqu'à présent, l'impression de cet ouvrage, terminé d'ailleurs dès l'année 1850. Obligé d'en différer la publication, nous avons, du moins, depuis cette époque, cherché à le rendre plus digne de la faveur du public, en y faisant figurer plusieurs faits récents et quelques dispositions nouvelles, adoptées par divers gouvernements, qui devaient trouver place dans notre ouvrage. Sans qu'il soit nécessaire d'entrer à cet égard dans de plus amples détails, le lecteur acquerra la preuve, nous osons l'espérer, du soin que nous avons apporté à ce travail, en vue de mettre *à jour*, en quelque sorte, le livre que nous prenons la liberté de recommander à son indulgence.

C'est ainsi, par exemple, que nous avons reproduit, dans le § 10 du titre III du Livre premier, la déclaration collective de la France et de la Grande-Bretagne portant que, pendant la guerre engagée contre la Russie en 1854, le pavillon neutre rendra libres toutes les marchandises qu'il couvrira ; et que les marchandises amies trouvées sur des bâtiments ennemis, seront restituées à leur propriétaire.

Par cette déclaration, la Grande-Bretagne a fait retour au principe de *l'immunité du pavillon*, qu'elle semblait avoir abandonné depuis longtemps ; et la France a, de son côté, ajouté une disposition favorable de plus à son réglement de 1778 sur le commerce maritime *des neutres*.

[1]) Un volume in-8°. Leipzig, 1851. F.-A. Brockhaus.

Les deux Puissances alliées ont d'ailleurs fait connaître qu'il ne serait point délivré de *lettres de marque*.

La paix universelle et permanente entre les diverses nations du Globe *ne saurait exister* ; espérer le contraire serait caresser une chimère.

Si donc la paix n'est, dans la vie des nations, qu'un état transitoire heureux, que l'intérêt, l'envie, l'amour-propre, la jalousie ou l'ambition des gouvernants peuvent détruire au moment où les populations se croyaient en droit d'en espérer la durée, les gouvernements, du moins, doivent s'efforcer de diminuer, autant qu'il est en leur pouvoir, la somme des calamités que la guerre entraîne à sa suite ; or, on peut le dire avec raison, une guerre maritime est tout aussi nuisible aux intérêts des neutres qu'à ceux des sujets des gouvernements belligérants ; puissent donc les déclarations généreuses et libérales qui ont été faites par la France et par la Grande-Bretagne, en 1854, devenir autant de principes fixes et *immuables* du droit maritime des nations !

Au Livre second, nous avons également inséré quelques faits qui se sont produits depuis l'année 1850.

Bien qu'écrite en 1850, la préface qui va suivre ne nous a pas paru nécessiter de modifications essentielles.

A la fin du second volume, nous avons placé diverses notes, additions et observations qu'il nous a paru à propos de mettre sous les yeux du lecteur, et qui ne pouvaient appartenir au corps même de l'ouvrage.

Au manoir du Portzmeur (commune de Morlaix), juillet 1855.

FERDINAND DE CUSSY.

PRÉFACE.

Le livre que nous publions n'est point un ouvrage de théories ou de doctrines spéculatives : c'est un recueil de faits et de principes reconnus et généralement admis, bien que tous ne dérivent pas d'une équité rigide ; il en est même plusieurs dont nous avons cru pouvoir contester la *moralité* et qui devraient être répudiés par tous les gouvernements.

A une époque où les événements se pressent et se succèdent avec une telle rapidité qu'ils laissent peu de loisir pour lire, avec toute l'attention qu'ils réclament, des ouvrages sérieux tels que les écrits, dans lesquels les publicistes les plus distingués ont discuté les principes et déposé leur opinion personnelle, un livre qui présente l'exposé des principes généralement admis, et tout à la fois de nombreux *précédents* qui constatent le respect dont ils ont été l'objet, et même les atteintes qui leur ont été portées, peut être considéré comme un *livre pratique* ; dans le maniement des affaires, il doit l'emporter sur une œuvre de discussion spéculative de principes. Un livre *de faits* devient, en effet, un *phare* qui éclaire la route à suivre ; or, c'est dans le maniement des affaires diplomatiques et consulaires, surtout, que les *précédents* sont précieux et qu'ils sont consultés avec utilité.

Qu'on nous permette de dire encore qu'un livre tel que celui que nous prenons la liberté de mettre sous les yeux du public, n'est pas uniquement une source d'enseignements pour les hommes qui abordent la carrière diplomatique ou la carrière consulaire (carrières *jumelles* qui réclament la même instruction, le même tact dans la conduite des affaires) ; pour les hommes qui savent, pour les hommes qui ont acquis l'expérience et la science des

affaires par la pratique et par l'étude, il est, en certaines circonstances, utile de pouvoir consulter un livre qui rappelle les faits du passé, — qui vient en aide à la mémoire, — et qui met à même d'apprécier, par analogie et par comparaison, les faits nouveaux.

Mais la réunion de faits qui seraient de nature à introduire, dans les rapports internationaux, des doctrines injustes, ou des usages que *l'équité* et *la raison* eûssent repoussés, si la passion et les intérêts du moment n'avaient pas étouffé la voix de ces deux guides certains de la conscience ; une semblable réunion de faits, au nombre desquels doivent fatalement trouver place des *précédents* fâcheux, serait bien moins le *phare directeur* que l'écueil lui-même dont il doit signaler la présence, si, à côté de la violation des principes d'éternelle justice, nous n'avions pas le soin de faire apparaître les doctrines que la raison élevée des publicistes et des hommes d'État a fait passer dans les lois, et auxquelles la conscience des peuples a donné le consécration ; les faits anciens, quand ils ont violé les principes de la raison, de la justice, et de l'indépendance des nations, ne sauraient être invoqués, quand il s'agit d'apprécier des faits *actuels* analogues, que pour les tourner contre le violateur.

Aussi, hâtons-nous de le dire, les causes célèbres et les incidents divers du droit maritime des nations, que nous aurons à faire passer sous les yeux du lecteur, tantôt avec les détails que réclamera l'importance du sujet, tantôt sous la forme d'une analyse succincte, ne seront pas, tous et uniquement, la reproduction de faits qui ont porté atteinte au droit, à la justice, à la raison. Les suites qu'ont entraînées ces atteintes à la morale universelle, au droit et à l'indépendance des nations ; les réparations qu'elles ont obtenues ; les saines doctrines qu'elles ont fait naître sous la plume des publicistes et des négociateurs, seront retracées dans cet ouvrage comme autant d'hommages rendus à la justice et à la raison.

Plusieurs chapitres du Livre second seront consacrés à l'histoire des époques ou phases les plus mémorables du droit maritime des nations, époques où se sont produits les principes nobles, sages, généreux, fondés sur l'équité, que les grandes Puissances, au moyen de conventions diplomatiques, ont inscrits dans leur droit public particulier, ainsi que dans le droit public international, ... bien que ces mêmes Puissances, placées par fois entre le *droit* et leurs *intérêts du moment*, aient, en diverses circonstances que nous signalerons, sacrifié le premier aux seconds !

Ces grandes époques ou phases principales qui portent les dates de 1713, 1763, 1770 à 1780, 1793, 1801, 1803 à 1815, et de 1830 à 1854, ont été l'origine de réglements, de traités solennels, et de faits, qui ont donné la consécration de la foi publique aux principes conservateurs du droit maritime des nations, c'est-à-dire aux principes sur lesquels sont établis le libre commerce des neutres en temps de guerre, l'égalité entre les pavillons, la protection ou *immunité* du pavillon, le respect pour la propriété des négociants étrangers dans les cas de rupture de la paix, la restitution des prises en certaines circonstances, la responsabilité des armateurs, la souveraineté et la police de l'État sur ses côtes, le sauvetage des bâtiments substitué au droit barbare de naufrage, l'abandon des *lettres de représailles* (qu'il ne faut pas confondre avec les *lettres de marque*); l'asile refusé aux pirates, la Méditerranée affranchie de la piraterie des corsaires barbaresques, etc. etc. [1])

Le sort des nations est lié au territoire qu'elles occupent; leur premier et légitime besoin est d'en assurer l'indépendance et le respect, par tous les moyens du droit naturel de propre conservation. De là, l'usage des passeports; l'expulsion des étrangers dont la présence peut présenter un danger pour la tranquillité intérieure ou pour la bonne harmonie dans les rapports extérieurs de l'État; l'interdiction du séjour prolongé des refugiés politiques [2]); l'extradition des malfaiteurs; la remise et l'échange des déserteurs; la restriction apportée au nombre des bâtiments de guerre étrangers de la même nation, qui peuvent entrer en même temps dans un port; la police intérieure des ports et des rades, étendue aux golfes, aux mers intérieures, aux détroits, ou, en d'autres termes, au territoire maritime en général, ou *mer territoriale*, jusqu'à une certaine distance des côtes *de la mer*, dont l'usage d'ailleurs appartient en principe à toutes les nations.

Notre intention ne saurait être, dans cette préface, non plus que dans l'ouvrage lui-même auquel elle sert d'introduction, de

[1]) *Voir* au Livre I, titre III, § 10, section deuxième, la déclaration collective de la France et de la Grande-Bretagne, en 1854.

[2]) Dans le mois de décembre 1851, les cabinets de France, d'Autriche, de Russie, et la Diète germanique se plaignent au gouvernement anglais de la protection que trouvent, dans leurs dangereux projets, les réfugiés politiques en Angleterre. Le 13 janvier 1852, Lord Granville, ministre des affaires étrangères de la Grande-Bretagne répond que l'Angleterre maintient le droit d'asile, mais en même temps qu'elle prendra tous les moyens légaux pour empêcher que les réfugiés n'abusent de son hospitalité.

parler de tous les droits divers de l'État au point de vue de sa souveraineté et de l'indépendance de son territoire, et qui sont du domaine du *droit des gens*; nous ne nous occuperons que des seuls faits, que des seuls principes qui appartiennent *au domaine du droit maritime des nations.*

A la police intérieure de ses ports de mer, à la surveillance que sa souveraineté et son indépendance lui imposent le devoir d'exercer sur ses côtes, ne sont pas bornés les droits de l'État du côté de la mer.

A chaque État appartient encore, en vertu de son indépendance et de sa *personnalité* politique dans la grande société des États, dans la grande agglomération des nations, le droit d'user librement de la mer pour étendre ses relations commerciales et pour accroître sa prospérité; le droit de voir son pavillon honoré et de le faire respecter par les autres nations; le droit enfin, de rester en dehors des dissentiments qui peuvent s'élever entre divers États, et des guerres qui en sont la suite, au préjudice des intérêts généraux des nations et des intérêts particuliers des négociants et des industriels de tous les pays.

L'égalité existe, en principe, entre toutes les nations; celle dont le territoire est le moins étendu a des droits égaux aux droits qui appartiennent à la nation dont la souveraineté embrasse les plus vastes territoires. Le duché de Modène, la principauté de Schaumbourg-Lippe, la ville libre de Hambourg possèdent, au point de vue du droit naturel et du droit positif des gens, les mêmes *droits* que possèdent la France, la Grande-Bretagne, la Russie, les États-Unis de l'Amérique, etc.; les mêmes égards sont dus à tous ces États indépendants, quelle que soit leur étendue, par tous les autres États, et en toute circonstance. « Une petite « république », dit Vattel, « n'est pas moins un État souverain que « le plus grand royaume ».

Les Romains et les Grecs ont apporté, dans les rapports internationaux, une observation exacte du droit naturel; on n'en saurait dire autant des nations modernes.

Combien de fois n'a-t-on pas vu, depuis le 15e siècle, malgré les progrès incessants de la civilisation et du sens moral parmi les hommes, les États les plus forts abuser de leur puissance et contraindre les États les plus faibles à se soumettre à des conditions attentatoires à leur indépendance naturelle, et, trop souvent même (par une conséquence nécessaire, absolue, fatalement logique de la pression qu'ils exerçaient sur eux), les entraîner dans leurs querelles avec d'autres nations!

Courbés sous la loi de la nécessité, les États secondaires, que les grands États ont cru pouvoir braver impunément, ont vu *leur mer territoriale* devenir le théâtre des combats entre les nations belligérantes, et le vainqueur poursuivre le vaincu jusque sur les côtes de leur territoire, malgré *la neutralité qui aurait dû les mettre à l'abri de cet affront* ; ils ont vu enlever, dans leurs ports, des bâtiments étrangers qui s'y trouvaient à l'ancre, et sous leur protection ; ils ont dû subir l'obligation de saluer le pavillon d'une nation puissante *en témoignage de leur infériorité* ; sans pouvoir en tirer satisfaction, ou exercer de justes représailles, ils ont dû se soumettre aux exactions et aux actes de tyrannie dont leur territoire maritime ou leurs bâtiments ont été l'objet.

L'Angleterre, plus que toute autre nation du premier ordre, s'est rendue coupable de ces excès ; fidèle à la pensée à laquelle elle a toujours obéi, que *la Puissance sur la mer doit lui appartenir,* elle s'est même attaquée quelquefois à diverses nations que leur importance mettait en mesure de résister en exerçant de légitimes représailles. L'Angleterre qui, depuis la paix d'Utrecht, n'a pas perdu de vue, un seul instant, l'intérêt et les progrès de sa puissance maritime, s'est toujours, en effet, montrée inquiète et jalouse du développement que semblaient pouvoir prendre les forces navales et la navigation commerciale des autres nations. Poursuivant incessamment, et par tous les moyens, l'accomplissement du plan qui forme, en quelque sorte, la base de la politique de ses hommes d'État, la Grande-Bretagne, *en vue de la suprématie sur mer* à laquelle elle prétend, n'a jamais consenti (si ce n'est tout-à-fait accidentellement *et lorsque les événements lui en faisaient une loi du moment,* qu'elle se promettait de ne point observer dans l'occasion), à s'associer aux principes généreux et libéraux que les autres États du premier ordre ont cherché à faire prévaloir, notamment en ce qui concerne la protection que le pavillon doit assurer à la cargaison qu'il couvre. Loin delà, l'Angleterre s'est toujours efforcée, soit par des actes que la justice naturelle et le droit des gens réprouvent également, soit par les voies diplomatiques, d'entraîner ou de contraindre les États maritimes européens à renoncer aux équitables et saines doctrines qu'ils avaient proclamées. Sans avoir besoin de remonter bien haut dans l'histoire du droit maritime des nations, il nous suffira, pour prouver ce que nous avançons, de rappeler l'affaire des *convois danois et suédois,* dans les derniers années du 18e siècle ; la politique de l'Angleterre à l'époque de la pre-

mière et de la deuxième neutralité armée, dans les années 1780 et 1800, et le traité qu'elle a fait signer à la Russie en 1801 ; l'affaire du *Chesapeake* en juin 1807 ; la capture des *quatre frégates espagnoles* en 1804 ; l'enlèvement, dans le port de Gènes, en 1793, de la frégate française *la Modeste* ; la prise, en 1805, de *l'Impétueux*, échoué sur les rivages des États-Unis ; le bombardement de Copenhague en 1807 et l'enlèvement de la flotte danoise, etc. etc. ; enfin, de nos jours, le blocus brusque, inattendu du port d'Athènes, fait inoui dans l'histoire du droit maritime des nations européennes !

« Les Anglais », écrivait l'Espagnol Abreu dans son traité sur *les prises maritimes*, qu'il publia vers le milieu du siècle dernier, « sont les seuls qui se soient portés à ces attentats, sans respecter « aucun droit, et qui, contre toute raison, se soient emparés des « vaisseaux de leurs ennemis à la vue même et *sous les canons « des ports neutres.* »

De son côté Bentham avoue que l'Angleterre mérite le reproche d'avoir abusé de la supériorité de la force au détriment de la justice, *plus que toute autre nation.* [1])

La force ne fait point le droit ; l'abus de la force donne ouverture à des représailles ; celles-ci sont l'abandon, de la part des États qui se voyent forcés de recourir à cette mesure, des doctrines plus conformes à la justice, à la morale, au droit des gens, que ces États avaient suivies jusques-là.

L'abus de la force a de plus l'inconvénient tout aussi déplorable, d'introduire *par les précédents* dans la législation maritime, ainsi que dans les coutumes et les usages des nations belligérantes, des principes ou des doctrines que l'équité et la raison, d'où dérive le droit naturel, réprouvent *alors même que le droit de propre conservation les fait adopter* et semble devoir *justifier leur emploi.*

C'est ainsi que le droit des gens, à plusieurs époques de l'histoire moderne, a été violé par les nations elles-mêmes qui se sont montrées, généralement, les plus disposées à le respecter. [2])

Le droit des gens en établissant des *droits*, a créé également des *devoirs* ; ne peut-on pas dire même, qu'il ne donne des droits que parcequ'il impose des devoirs ?

Or, quels sont les résultats que l'exercice de ces *droits* et de

[1]) En 185[illegible] [illegible]e-Bretagne à l'exemple de la France, a reconnu l'immunité du pavillon [illegible] Livre I, [illegible]re III, § 10, section deuxième.

[2]) [illegible] [illegible]llan, Livre II, chap. XXVI.

ces *devoirs*, que l'application soutenue et le respect des principes sur lesquels ils reposent, devraient produire ?

Ces droits et ces devoirs ont pour but d'assurer la paix, la tranquillité, la réciprocité et la justice entre les nations.

Si des principes de justice et de morale pouvaient exercer une influence assez puissante sur l'esprit et sur les déterminations des hommes, monarques et sujets, pour refréner leurs mauvaises passions ; pour arrêter l'ambition d'un conquérant, pour enchaîner le despotisme de la force brutale, pour étouffer les sentiments de jalousie que la prospérité d'un peuple excite chez le peuple voisin ; les *principes généraux du droit naturel*, appliqués aux rapports des États entre eux, auraient certainement suffi pour assurer la paix, la tranquillité, la réciprocité et la justice parmi les nations.

Malheureusement, avec la faiblesse et l'imperfection de la nature humaine, il n'en pouvait être ainsi.

Il fallait, pour présider aux relations des peuples entre eux, des principes plus développés, plus spéciaux, et qui fussent sortis, en quelque sorte, des *mœurs elles-mêmes*, des usages, des coutumes et de l'expérience ; il fallait que le droit des gens, mieux compris, devint, avec la marche des siècles, plus *complet* et présentât un ensemble de lois et de doctrines généralement observées par les nations, soit par suite d'une adoption tacite et pratique, soit en vertu de conventions écrites, passées entre les divers États, pour soumettre leurs rapports réciproques à des règles certaines et invariables ; il fallait enfin que les gouvernements les plus éclairés et les plus puissants donnâssent, les premiers, par la pratique, par la promulgation officielle de réglements publics, et *par leur fidélité à les observer*, un salutaire exemple. Des traités ont été signés entre les grands États, des réglements sages ont été promulgués, les doctrines les plus saines ont été invoquées et mises en pratique ; toutefois, *la règle* n'est pas restée invariable, fixe, immuable, respectée par tous comme elle aurait du l'être ; trop fréquemment l'intérêt parciculier a méconnu le droit ; trop fréquemment la force a brisé la justice : dans l'intérêt de la civilisation, de la morale publique, de la raison et de l'humanité, on doit déplorer que ceux des grands États qui ont pris *l'initiative du bien* en proclamant les meilleures doctrines, aient consenti, en diverses circonstances, à renoncer à leur application ! .....

Le droit des gens *moderne* date de la paix de Westphalie, en 1648 ; le droit maritime des nations, que l'on pourrait nommer

mière et de la deuxième neutralité armée, dans les années 1780 et 1800, et le traité qu'elle a fait signer à la Russie en 1801; l'affaire du *Chesapeake* en juin 1807; la capture des *quatre frégates espagnoles* en 1804; l'enlèvement, dans le port de Gènes, en 1793, de la frégate française *la Modeste*; la prise, en 1805, de *l'Impétueux*, échoué sur les rivages des États-Unis; le bombardement de Copenhague en 1807 et l'enlèvement de la flotte danoise, etc. etc.; enfin, de nos jours, le blocus brusque, inattendu du port d'Athènes, fait inoui dans l'histoire du droit maritime des nations européennes!

« Les Anglais », écrivait l'Espagnol Abreu dans son traité sur *les prises maritimes*, qu'il publia vers le milieu du siècle dernier, « sont les seuls qui se soient portés à ces attentats, sans respecter « aucun droit, et qui, contre toute raison, se soient emparés des « vaisseaux de leurs ennemis à la vue même et *sous les canons* « *des ports neutres.* »

De son côté Bentham avoue que l'Angleterre mérite le reproche d'avoir abusé de la supériorité de la force au détriment de la justice, *plus que toute autre nation.* [1])

La force ne fait point le droit; l'abus de la force donne ouverture à des représailles; celles-ci sont l'abandon, de la part des États qui se voyent forcés de recourir à cette mesure, des doctrines plus conformes à la justice, à la morale, au droit des gens, que ces États avaient suivies jusques-là.

L'abus de la force a de plus l'inconvénient tout aussi déplorable, d'introduire *par les précédents* dans la législation maritime, ainsi que dans les coutumes et les usages des nations belligérantes, des principes ou des doctrines que l'équité et la raison, d'où dérive le droit naturel, réprouvent *alors même que le droit de propre conservation les fait adopter* et semble devoir *justifier leur emploi.*

C'est ainsi que le droit des gens, à plusieurs époques de l'histoire moderne, a été violé par les nations elles-mêmes qui se sont montrées, généralement, les plus disposées à le respecter. [2])

Le droit des gens en établissant des *droits*, a créé également des *devoirs*; ne peut-on pas dire même, qu'il ne donne des droits que parcequ'il impose des devoirs?

Or, quels sont les résultats que l'exercice de ces *droits* et de

[1]) En 1854, la Grande-Bretagne à l'exemple de la France, a reconnu l'immunité du pavillon neutre. *Voir* Livre I, titre III, § 10, section deuxième.

[2]) *Voir* les décrets de Berlin et de Milan, Livre II, chap. XXVI.

ces *devoirs,* que l'application soutenue et le respect des principes sur lesquels ils reposent, devraient produire ?

Ces droits et ces devoirs ont pour but d'assurer la paix, la tranquillité, la réciprocité et la justice entre les nations.

Si des principes de justice et de morale pouvaient exercer une influence assez puissante sur l'esprit et sur les déterminations des hommes, monarques et sujets, pour refréner leurs mauvaises passions ; pour arrêter l'ambition d'un conquérant, pour enchaîner le despotisme de la force brutale, pour étouffer les sentiments de jalousie que la prospérité d'un peuple excite chez le peuple voisin ; les *principes généraux du droit naturel*, appliqués aux rapports des États entre eux, auraient certainement suffi pour assurer la paix, la tranquillité, la réciprocité et la justice parmi les nations.

Malheureusement, avec la faiblesse et l'imperfection de la nature humaine, il n'en pouvait être ainsi.

Il fallait, pour présider aux relations des peuples entre eux, des principes plus développés, plus spéciaux, et qui fussent sortis, en quelque sorte, des *mœurs elles-mêmes,* des usages, des coutumes et de l'expérience ; il fallait que le droit des gens, mieux compris, devint, avec la marche des siècles, plus *complet* et présentât un ensemble de lois et de doctrines généralement observées par les nations, soit par suite d'une adoption tacite et pratique, soit en vertu de conventions écrites, passées entre les divers États, pour soumettre leurs rapports réciproques à des règles certaines et invariables ; il fallait enfin que les gouvernements les plus éclairés et les plus puissants donnâssent, les premiers, par la pratique, par la promulgation officielle de réglements publics, et *par leur fidélité à les observer,* un salutaire exemple. Des traités ont été signés entre les grands États, des réglements sages ont été promulgués, les doctrines les plus saines ont été invoquées et mises en pratique ; toutefois, *la règle* n'est pas restée invariable, fixe, immuable, respectée par tous comme elle aurait du l'être ; trop fréquemment l'intérêt parciculier a méconnu le droit ; trop fréquemment la force a brisé la justice : dans l'intérêt de la civilisation, de la morale publique, de la raison et de l'humanité, on doit déplorer que ceux des grands États qui ont pris *l'initiative du bien* en proclamant les meilleures doctrines, aient consenti, en diverses circonstances, à renoncer à leur application ! .....

Le droit des gens *moderne* date de la paix de Westphalie, en 1648 ; le droit maritime des nations, que l'on pourrait nommer

droit positif, parcequ'il a pour base *les usages admis depuis le 15e siècle par toutes les nations maritimes de l'Europe*, reçut une plus grande fixité à l'époque de la paix d'Utrecht, en 1713 ; cette paix mémorable n'eut pas, en effet, pour unique résultat d'affermir le système politique de l'Europe ; les traités qui furent signés par les négociateurs réunis de la France, de la Grande-Bretagne, des Provinces-Unies des Pays-Bas, de l'Espagne, etc., consacrèrent des principes qui, bien qu'abandonnés quelquefois, sont entrés, d'une manière à peu près universelle, dans le domaine réel du droit des gens *international*. Les publicistes du 18e et du 19e siècles, par leurs écrits, ainsi qu'un grand nombre de gouvernements, par des ordonnances et par des traités publics, se sont, depuis cette époque mémorable de 1713, efforcés, d'une part, de développer, de plus en plus, dans un esprit de justice auquel nous rendons hommage, et dans l'intérêt de la civilisation et de l'indépendance des peuples, les principes tracés dans les traités de 1713 ; et d'autre part, de les faire adopter par toutes les nations.

L'Angleterre était signataire de ces traités ; elle tarda bien peu à devenir infidèle aux princiqes qu'ils avaient proclamés, par l'attaque qu'elle fit de la flotte espagnole, en 1718, sur les côtes de Sicile, par les nombreuses captures, qu'elle approuva, des vaisseaux qui naviguaient dans les mers d'Amérique, sur la foi du traité signé au Pardo, le 14 janvier 1739 ; enfin, par les attentats qui commencèrent, de son côté, la guerre de 1756.

Cette conduite de l'Angleterre, qui a mis sous la plume d'Abreu les paroles sévères que nous avons rapportées plus haut, a été flétrie, également, par un historien des temps modernes, qui s'est exprimé comme il suit :

« Abusant de la position que lui donne son immense supério-« rité maritime, et sans tenir compte ni des engagements qui la « lient, ni de l'approbation que, dans diverses circonstances, elle « a donnée à certains principes, avoués et admis par le plus grand « nombre des nations maritimes, l'Angleterre s'est en toutes cir-« constances affranchie, quand son intérêt du moment le lui a « conseillé, des règles communes du droit et de l'équité envers « les neutres, ne reconnaissant dans ces circonstances, envers le « faible, d'autre loi *que sa volonté*, d'autre droit que sa force ma-« térielle. Quel régime déplorable s'établirait dans les rapports « maritimes, dans les relations entre les nations civilisées d'une « certaine importance, si ces nations suivaient l'exemple de l'Angle-« terre ! Si, comme cette nation puissante, mais trop *personnelle*,

« elles repoussaient le principe conservateur, loyal, moral, équi-
« table de *l'immunité du pavillon* ! Si, comme elle, elles faisaient
« précéder la rupture officielle des relations internationales, par
« la violation des stipulations inscrites dans les traités, par des
« atteintes de toute nature portées au droit des gens, ainsi qu'il
« lui est arrivé de le faire en maintes circonstances ! »

Notre ouvrage a pour but, d'une part, d'indiquer les atteintes trop fréquentes, qui ont été portées au droit maritime des nations par divers gouvernements ; d'autre part, de reproduire également des faits, en beaucoup plus grand nombre, qui ont été et resteront autant d'hommages, rendus par d'autres gouvernements, aux principes conservateurs et loyaux qui, depuis 1713, ont trouvé des publicistes pour les défendre et des hommes d'État pour les protéger.

Nous exposerons, dans le *Livre premier*, l'état actuel de la législation maritime des nations, résultant des traités conclus entre les divers gouvernements depuis la paix de 1763, jusqu'à nos jours, ainsi que des réglements publiés par ces gouvernements, ayant soin d'ailleurs de consulter et de signaler les traités qui, antérieurement à l'année 1763, ont consacré les mêmes principes ; c'est de cette sorte que nous placerons sous les yeux de nos lecteurs, les doctrines avouées et adoptées par les grandes Puissances et les États secondaires, en ce qui concerne la liberté des mers et l'étendue de *la mer territoriale*, le commerce des neutres, la franchise du pavillon, le blocus, la contrebande de guerre, la visite en mer, les convois, la piraterie, le cérémonial maritime, l'embargo, les angaries, le naufrage et le sauvetage, les armements en course, les prises, le billet de rançon, la traite des noirs, etc.

Afin de rendre notre ouvrage plus complet, nous y ferons entrer quelques fragments essentiels des réglements les plus importants sur le commerce des neutres, par fois même le texte entier de plusieurs de ces documents officiels ; dans une liste sommaire nous signalerons également à l'attention de nos lecteurs, les ouvrages des publicistes modernes, ainsi que les recueils, qui peuvent être consultés avec le plus d'avantage pour connaître, tout à la fois, avec plus de développent que ne saurait présenter notre travail, les principes généralement admis, de même que les modifications que plusieurs Puissances apportent encore à leur application.

Le droit maritime des nations établit les droits et les devoirs généraux du commerce maritime ; ce sont ces droits et ces de-

voirs qui font plus particulièrement, nous le répétons, l'objet de ce livre. Mais le commerce maritime est soumis, dans toutes ses branches, comme dans toutes les situations diverses que lui créent les relations internationales, à des obligations de détail, à des règles spéciales qui sont tracées dans les codes de chaque pays, et dans les réglements qui ont été publiés depuis la promulgation de ces codes. Quelques-unes de ces règles et obligations cotoyent de trop près les principes eux-mêmes du droit maritime commercial, en certains cas, pour que nous négligions d'en parler.

Les codes et les réglements, dans tous les pays, ont prononcé sur les devoirs et les droits des armateurs, des capitaines, des gens de mer et des assureurs; ils ont tracé des règles fixes sur tout ce qui concerne les charte-parties, les emprunts à la grosse, l'abordage, le jet à la mer et la contribution, le frèt, les jours de planche, le pilotage, les mesures sanitaires, les déclarations à faire à l'entrée des bâtiments dans les ports, etc. etc. Nous aurons à nous expliquer *sur quelques-uns* de ces titres; pour ceux qui ne sauraient trouver place dans cet ouvrage, parcequ'ils s'éloignent évidemment de son objet, nous indiquerons les écrits et les documents officiels qu'il convient de consulter.

Juin 1850.

FERDINAND DE CUSSY.

TABLE

DU TOME PREMIER.

LIVRE PREMIER.

Page

Considérations générales 1

TITRE I.

Principes généraux et lois maritimes.

§ 1. Du commerce maritime 6
» 2. De la mer 8
» 3. Des lois maritimes 9
» 4. Du Consulat de la mer 11
» 5. Lois maritimes françaises 16
» 6. » » anglaises 18
» 7. » » hollandaises 20
» 8. » » belges 20
» 9. » » suédoises 20
» 10. » » russes 21
» 11. » » prussiennes 22
» 12. » » danoises 23
» 13. » » anséates ou lois des villes de Hambourg, Brême et Lubeck 23
» 14. » » espagnoles 25
» 15. » » portugaises 26
» 16. » » sardes 27
» 17. » » du royaume des Deux-Siciles 27
» 18. » » de l'empire d'Autriche 27
» 19. » » toscanes 28
» 20. » » des États-Unis de l'Amérique septentrionale 28
» 21. » » ottomanes (empire turc) 29
» 22. Observations générales sur les lois de navigation 30
» 23. Des traités de commerce et de navigation. Clauses qu'ils renferment généralement pour le temps de paix et pour le temps de guerre 32
» 24. Des institutions consulaires 37

TITRE II.

Temps de paix. — Principes, règles et usages.

§ 1. Navigation commerciale libre ; libre entrée dans tous les ports ouverts au commerce étranger 55
» 2. De l'armateur 57
» 3. Du capitaine 57
» 4. Des gens de mer 58

Page
§ 5. De la visite de navigabilité 59
» 6. De la nationalité des navires de la marine commerciale..... 59
» 7. Des papiers de bord..... 60
» 8. Du pavillon..... 61
» 9. Arrivée du bâtiment dans un port étranger..... 62
» 10. Du pilotage..... 62
» 11. De la libre pratique 63
» 12. De la police sanitaire et des mesures auxquelles sont soumis les bâtiments..... 63
» 13. Rupture du chargement..... 65
» 14. Des droits de navigation..... 65
» 15. Jaugeage des bâtiments..... 66
» 16. Du droit de tonnage..... 67
» 17. Déclarations en douane..... 68
» 18. Des droits de douane..... 69
» 19. De la visite des douanes..... 69
» 20. Du droit de préemption..... 72
» 21. De la réfaction des droits 73
» 22. Amendes et confiscations..... 73
» 23. De la tare légale 73
» 24. Du traitement, ou faveurs spéciales accordées par les traités publics à la navigation et au commerce maritime..... 74
» 25. Des primes, bounties et drawbacks..... 76
» 26. Du transbordement..... 77
» 27. De l'affrétement..... 77
» 28. Expédition des bâtiments..... 77
» 29. Des courtiers maritimes 78
» 30. Des ports francs..... 79
» 31. Des ports d'entrepôt..... 81
» 32. Du cabotage et des voyages de long cours..... 82
» 33. De la police des ports 84
» 34. Des bassins et docks 86
» 35. De l'hyvernage des bâtiments..... 86
» 36. Des passagers..... 86
» 37. Asile donné à des fugitifs à bord des bâtiments étrangers ancrés dans les ports 87
» 38. Des matelots déserteurs..... 89
» 39. Des mers fermées et mers enclavées..... 90
» 40. De la mer territoriale, ou territoire maritime 91
» 41. Des golfes et détroits..... 97
» 42. De la relâche volontaire et de la relâche forcée..... 98
» 43. De l'échouement des bâtiments et du naufrage ; du sauvetage par les soins des autorités locales et par les consuls..... 102
» 44. Du radoub des navires dans les ports étrangers 113
» 45. De l'emprunt, ou contrat à la grosse..... 114
» 46. De l'abordage..... 115
» 47. Des avaries..... 116
» 48. Des assurances et réassurances maritimes et du délaissement... 118
» 49. De l'arrêt de prince ou arrêt par ordre de Puissance..... 120
» 50. De la saisie des bâtiments par arrêt de justice 124
» 51. Des lettres de représailles..... 124
» 52. De la pêche 128
» 53. Des colonies 130
» 54. De la mer Baltique 134
» 55. Des droits du Sund, des Belt, et du Canal de Holstein..... 135
» 56. De la mer Noire..... 137
» 57. De la libre navigation des fleuves et des canaux..... 140

Page
§ 58. De la piraterie 143
» 59. De la baratterie 144
» 60. Des vaisseaux de guerre 145
» 61. Du cérémonial maritime 148
» 62. Du salut de mer 149
» 63. Du pavois des bâtiments 154
» 64. De la traite des noirs 156
» 65. De l'Empire Ottoman 160
» 66. De la Chine 161
» 67. 1° Des États maritimes (ou communiquant avec la mer au moyen de grands fleuves), devenus indépendants depuis l'année 1814, en Europe et en Amérique. — 2° Des États de l'Arabie, de l'Afrique, de l'Océan Pacifique, avec lesquels les grandes Puissances maritimes ont conclu des traités de commerce et autres. — 3° Des États qui sont passés sous la domination, ou sous le protectorat de la France, de la Grande-Bretagne et de la Russie, depuis la même époque 163

TITRE III.

Temps de guerre. — Principes, règles et usages.

§ 1. Considérations générales 168
» 2. De la guerre 178
» 3. De la déclaration de guerre 181
» 4. De la rupture de la paix sans déclaration de guerre 182
» 5. De l'embargo mis, par la Puissance qui déclare la guerre, dans ses ports, sur les bâtiments de guerre de la nation ennemie ... 184
» 6. Délai après rupture accordé aux négociants pour se retirer ; et pour assurer la non-confiscation des marchandises chargées de bonne foi sur des bâtiments de la nation devenue momentanément ennemie, dans l'ignorance de la rupture de la paix 186
» 7. Des consuls au moment de la rupture de la paix entre l'État qui les a institués et celui qui les avait admis. — Des consuls dans les ports neutres 190
» 8. Des droits et des devoirs des belligérants 191
» 9. De la neutralité ; des droits et des devoirs des États neutres. — De la neutralité armée 193
» 10. De l'immunité du pavillon ; de la franchise des marchandises et de leur confiscation 195
» 11. Du blocus, et des ports bloqués ou assiégés 215
» 12. Ports non-bloqués et non-assiégés 218
» 13. Des ports neutres 220
» 14. De la contrebande de guerre 222
» 15. De la visite des bâtiments de la marine commerciale des nations neutres, par les bâtiments armés des États belligérants 228
» 16. De la semonce 229
» 17. De la nationalité et de la neutralité des navires de la marine commerciale 230
» 18. Du droit de préemption en temps de guerre 234
» 19. Du convoi militaire 235
» 20. De la course et des corsaires 240
» 21. Des lettres de marque 244
» 22. De la caution des armateurs 247
» 23. De la mer territoriale, en temps de guerre, en ce qui concerne les hostilités, les prises, etc. 249
» 24. Des moyens de nuire à l'ennemi 250
» 25. Du combat sous pavillon étranger 257

Page
§ 26. Des prises maritimes en général 260
» 27. De la saisie des bâtiments neutres 265
» 28. De la prise maritime 266
» 29. Du rachat du bâtiment capturé et du billet de rançon 281
» 30. De la recousse 284
» 31. De la prise maritime abandonnée par l'ennemi 285
» 32. Des prisonniers de guerre 286
» 33. Du naufrage d'un bâtiment ennemi sur les côtes des belligérants 288
» 34. De la relâche forcée ou volontaire dans un port ennemi 289
» 35. Des pirates 289
» 36. De la liberté de la pêche en temps de guerre 291
» 37. Du rétablissement de la paix ; délai pendant lequel, selon la distance des lieux, les prises maritimes faites depuis la publication de la paix, sont encore considérées comme légitimes 291
» 38. Des réglements particuliers promulgués par divers États maritimes, concernant le commerce des neutres 295
» 39. Ouvrages à consulter concernant le droit maritime des nations ; — Traités didactiques ; — Écrits divers ; — Publications sur les institutions consulaires 317

LIVRE SECOND.

Observations préliminaires 326
Chap. I. Paix d'Utrecht ; traités de commerce : ils consacrent l'immunité du pavillon ami, resté neutre. (1713 à 1715.) 335
Chap. II. Colonies.
§ 1. Différends entre le Danemarck et les Provinces-Unies des Pays-Bas, de 1739 à 1751 344
» 2. 1776. Commerce avec le Grœnland ; différends survenus à ce sujet entre le Danemarck d'une part, et d'autre part la Grande-Bretagne et le gouvernement des Provinces-Unies des Pays-Bas 347
» 3. Des colonies en Afrique, en Amérique et en Asie 349
» 4. Découvertes, établissements, faits divers, pendant les 14e, 15e, 16e, 17e et 18e siècles 350
» 5. Accroissement, ou diminution de la puissance coloniale des divers États européens ; — Traités de 1763, 1783 et 1814 ; — Cession de territoires coloniaux ; — Reconnaissance de l'indépendance de diverses colonies, en Amérique : Canada, États-Unis, républiques de l'Amérique du Sud, Brésil, St.-Domingue, la Louisiane, etc. ; — Colonies d'Asie et d'Afrique 376
» 6. Relevé sommaire des colonies possédées, en 1850, par les États européens, avec indication en chiffres ronds de la population des colonies les plus importantes 385
Chap. III. Immunité du pavillon. — Droits des neutres en temps de guerre 390
Chap. IV. Révolte des esclaves chrétiens à bord du vaisseau amiral turc dont ils s'emparent (1761) 396

LIVRE PREMIER.

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES.

L'histoire de la législation maritime commerciale, au point de vue des droits et de l'indépendance des nations, peut se partager, selon nous, en *six époques*.

La *première* s'arrête à la paix de Westphalie en 1648.

Elle embrasse — d'une part, les usages maritimes établis par les lois *Rhodiennes*, la *législation Romaine* et les lois plus récentes *d'Amalfi*, qui toutes intéressent au plus haut degré le législateur, le publiciste et l'historien du Droit maritime des nations; les *Rôles d'Oleron*, et le *célèbre Consulat de la mer*, que toutes les villes maritimes de la Méditerranée avaient adopté; — d'autre part, les lois de *Wisby*, de *Damme* ou de *Westcapelle*, de la *Hanse teutonique* ou *ligue anséatique*, etc. qui ont réglé les rapports commerciaux maritimes des états de l'Europe septentrionale.

La *seconde époque* embrasse le temps écoulé depuis la paix de Westphalie (que l'on peut considérer comme le point de départ du *Droit des gens moderne*), jusqu'à la paix d'Utrecht, en 1713, laquelle raffermit l'équilibre politique de l'Europe en lui donnant plus de fixité; aussi, les traités signés à Utrecht (malgré les nombreuses violations du droit des gens de la part de l'Angleterre à l'égard de l'Espagne, fort peu d'années après leur conclusion), ont-ils toujours été rappelés et renouvelés *en principe* dans les traités qui ont été signés pendant toute la durée du 18e siècle. Cette seconde époque est celle de Puffendorff, de Grotius, de Selden,

de Leibnitz, de Wiquefort, de Jenkins, de Samuel Rachel, etc. etc., elle vit également paraître les célèbres ordonnances de Louis XIV, sur la marine, de 1681, 1692 et 1704.

La *troisième époque* s'arrête à la paix de Paris et de Hubertsbourg, qui mit fin, en 1763, à la *guerre de Sept ans*. A cette époque appartient l'illustre pléiade des jurisconsultes et des publicistes dont les écrits ont si puissamment contribué aux progrès du *Droit moderne des gens*: nous nommerons Wolf, le disciple de Leibnitz; Bynkershoek, qui s'occupa beaucoup du droit maritime; Vattel, qui mourut en 1767; Montesquieu qui a dit en parlant du *principe* sur lequel est fondé le droit des gens, « — que les diverses nations doivent se faire, dans la paix, le plus de bien, et dans la guerre, *le moins de mal qu'il est possible* sans nuire à leurs véritables intérêts »; Barbeyrac, auquel la France doit la traduction des écrits de Grotius, de Puffendorff, et de Bynkershoek; Burlamaqui, ami de Barbeyrac dont il adopta les principes; Réal; l'abbé Mably; Valin, qui a commenté la célèbre ordonnance de la marine de 1681; l'espagnol Don Carlos Abreu, qui a publié, en 1746, un traité sur les prises maritimes; Hubner, diplomate danois, auteur d'un traité sur la saisie des bâtiments neutres. (*Voir* Livre I, titre III, § 39.)

La *quatrième époque*, la plus importante, peut-être, pour le droit maritime des nations, est celle qui s'étend de 1763 à 1789. et qui embrasse la grande guerre de l'Indépendance des États-Unis de l'Amérique septentrionale, ainsi que la première neutralité maritime armée des Puissances du Nord, en 1780, aux principes de laquelle accédèrent la France, l'Espagne, l'Autriche, les Deux-Siciles, etc. etc. (*Voir* Livre II, chap. VII.)

La *cinquième époque* de l'histoire du droit maritime des nations est celle qui comprend *la guerre de la Révolution française*; qui vit tous les principes de 1780 abandonnés en haine de la France; puis, renouvelés en 1800, pour être abandonnés encore en 1801! (*Voir* Livre I, titre III, § 9; Livre II, chap. XXI, XXIII, XXV.)

Enfin, la *sixième époque*, à partir de la rupture de la paix de l'année 1802 *jusqu'à nos jours*, est remerquable par la lutte de l'Angleterre et de la France; par le *système*, connu sous le nom de *continental*, adopté par l'Empereur Napoléon en représailles des mesures qu'avait prises le cabinet de St.-James (Livre II, chap. XXVI); par le retour aux principes de justice et d'équité à l'égard des neutres, et que reproduisent tous les traités, à peu près, qui ont été conclus entre les diverses puissances maritimes du globe, depuis l'année 1815. (*Voir* Livre I, titre III, § 10.)

La sixième époque, ou *époque contemporaine,* a également vu la libre fréquentation de la mer Noire accordée à la navigation commerciale de toutes les nations; l'ouverture de plusieurs ports de l'Empire chinois au commerce maritime étranger; l'abolition de la piraterie des Régences barbaresques dans la Méditerranée; enfin, l'abolition de la traite des noirs qui a soulevé la question de la *visite* des bâtiments *en temps de paix.* (*Voir* Livre I, titre II, §§ 54 et 56; Livre II, chap. XXXI.) [1])

Au titre III, nous dirons les clauses des traités conclus depuis deux cents ans, desquelles dérive le Droit maritime international conventionnel, en ce qui concerne les grands principes admis généralement sur le commerce des neutres: l'immunité du pavillon, le blocus, la contrebande de guerre, la visite, le convoi, la mer territoriale, etc. etc. Mais nous indiquerons ici les publicistes les plus remarquables qui appartiennent à la 4e, à la 5e et à la 6e époque, ainsi que les écrivains, auxquels leurs ouvrages sur le droit des gens, la diplomatie et les institutions consulaires ont assigné un rang distingué dans la science aussi bien que dans l'opinion publique.

Ce sont, notamment, l'abbé Galliani; Lampredi, dont l'ouvrage *Sur le commerce des neutres en temps de guerre*, a été traduit en français par Peuchet; Moser, qui fonda à Hanau, en 1749, une académie pour l'instruction des jeunes gentilshommes qui se destinaient à la carrière diplomatique; Georges Frédéric de Martens, dont l'ouvrage publié sous le titre de *Précis du Droit des gens moderne de l'Europe*, a eu, en 1821, une troisième édition paru sous la surveillance de ce publiciste éminent; Gérard de Rayneval, dont les *Institutions de la Nature et des Gens,* ont reçu, en 1832, une nouvelle édition, publiée par les soins de l'habite diplomate, comte de Rayneval, fils de l'écrivain publiciste; Azuni dont le *Droit maritime des nations* a été traduit en français par Digeon; Kluber, mort il y a peu d'années; Heffter; Schæffer; Wachter; Fœlix qui a publié, en 1843, un traité du droit international privé; le commandeur Pinheiro-Ferreira; le comte de Garden; Henry Wheaton; le baron Charles de Martens; M. L.-B. Hautefeuille, avocat à la cour de cassation, qui a fait paraître, à Paris, en 1850, un ouvrage fort remarquable

[1]) Nous ne devons pas omettre d'indiquer, également, *le retour* momentané de l'Angleterre au principe salutaire de l'immunité du pavillon, pendant la durée de la guerre de 1854, et la restitution des marchandises des amis et des neutres trouvées sous pavillon ennemi. — *Voir* déclaration collective de la France et de la Grande-Bretagne, Livre I, titre III, § 10, section deuxième.

sur les *Droits et Devoirs des Neutres*; MM. les professeurs Emile Vincens, Royer-Collard, Pardessus, Mignot, etc.

Parmi les écrivains qui ont publié des ouvrages sur les *institutions consulaires*, depuis la fin du siècle dernier, nous citerons Steck, de Berlin; Borel; Warden dont le livre a été traduit de l'anglais par Barrère; Laget de Podio; Miltitz, ancien ministre de Prusse à Constantinople; Bursotti, de Naples; Pichon; Mensch; le commandeur Ribeiro dos Santos et son collaborateur, le docteur de Castilho-Barreto, etc. etc.

Pendant le cours des *six époques*, ou périodes de l'histoire du *Droit maritime des nations*, nous aurons à signaler de nombreuses variations, avant de pouvoir établir *l'état actuel* de la législation dérivant des traités publics. (*Voir* titre III, et notamment les §§ 8, 9, 10, 11, 14, 19, 24, 32, 36, 37 et 38.)

Tantôt les conventions diplomatiques ont étendu les principes, tantôt elles ont entravé leur développement en les restreignant au gré des intérêts qu'il s'agissait de faire prédominer dans le moment

Là, des sentiments libéraux et élevés ont animé les négociateurs; ici, la jalousie et l'abus de la force ont arrêté les progrès.

Mais au milieu de ces oscillations trop fréquentes, de ces atteintes déplorables portées à l'application des principes, à la raison, à la justice, à l'indépendance des nations, ainsi qu'au principe de réciprocité qui doit exister entre elles, il sera facile de reconnaître — d'une part, que la France, plus que toute autre puissance, s'est montrée la protectrice réelle et constante des droits des neutres et des faibles (*Voir* titre III, § 10, section 2e); que si, contrainte de recourir à des mesures de représailles, elle a renoncé quelquefois à l'application des principes généreux et libéraux qu'elle avait tracés dans ses traités publics et dans ses réglements, elle s'est toujours empressée, après fort peu de temps, d'y revenir et de les proclamer encore; — d'autre part, que l'Angleterre, toujours *personnelle*, toujours préoccupée uniquement de ses intérêts particuliers et dominée par la pensée de l'accroissement incessant de sa puissance maritime, s'est, au contraire, montrée, en toutes circonstances, à bien peu d'exceptions près que nous signalerons (titre III, §§ 10, 11, 19), *restrictive* des droits des autres nations, *injuste* souvent à leur égard, *inquiète* toujours tant du développement que semblaient prendre leur prospérité industrielle et commerciale, et leur navigation, que des alliances contractées par ces nations, alliances que l'Angleterre s'empressait d'affaiblir et de rompre par des négociations, par des ménaces ou par des at-

teintes directes au droit des gens. (*Voir* Livre II, chap. VII, XXI, XXV, XXVI, XXXVII.)

C'est à regrèt que nous adressons ce reproche à une nation que nous admirons sous tant d'autres rapports et à tant de titres divers; nation religieuse, calme, disciplinée, intelligente, qui possède le sens du vrai patriotisme, le sentiment profond de la nationalité, qui professe le culte des traditions conservatrices et le respect des institutions qui ont fait la gloire et la prospérité du pays.

Nous partagerons en trois grandes sections distinctes ou *titres* l'exposé que nous avons à faire des principes et des usages reçus, sur lesquels est basé le *Droit maritime des nations* à notre époque.

Au titre Ier nous parlerons *du commerce maritime, de l'usage de la mer, des lois et des traités*; enfin, *des consulats.*

Les titres IIe et IIIe seront consacrés *à l'exposé des principes,* les uns applicables aux relations internationales en *temps de paix*; principes généreux, certains, sacrés, auxquels les réglements particuliers des divers gouvernements n'apportent que des modifications de détail sans importance; les autres qui appartiennent *aux temps exceptionnels de guerre maritime,* dont l'application est plus rare; pour lesquels, toutefois, les nations doivent professer un respect égal, mais auxquels les événements publics, les intérêts personnels, la politique du moment, entrainent, trop fréquemment, les gouvernements à porter atteinte, ébranlant, quand ils agissent ainsi, la stabilité que ces principes de justice et d'équité qu'ils devraient conserver au sein de tous les peuples, et qu'ils acquerraient indubitablement si tous les gouvernements forts, donnant l'exemple du bien, et obéissant à la conscience publique universelle, consentaient à les faire passer, *inviolables,* dans leur droit public international.

TITRE PREMIER.

PRINCIPES GÉNÉRAUX ET LOIS MARITIMES.

---

§ 1.

Du commerce maritime.

La nécessité a donné naissance au commerce ; l'échange des *objets indispensables* à la vie en marque l'origine. L'accroissement et le développement successif des échanges devinrent la conséquence naturelle de l'accroissement et du développement des relations entre les diverses populations agglomérées et des besoins factices qu'elles ressentirent et qui se transformèrent bientôt, par l'habitude, en besoins réels.

Aux produits de la terre, qui composèrent les premiers échanges, on ne tarda pas à joindre les produits créés par la main des hommes.

Les échanges entre les familles de la même contrée, dont les habitations étaient peu éloignées les unes des autres, s'étendirent successivement aux populations réunies sur d'autres points et qui avec le temps, formèrent des villes d'abord et plus tard des états.

C'est de cette façon que le commerce devint l'intermédiaire entre le cultivateur, l'industriel et le consommateur.

Les hommes qui habitaient les plaines arrosées par des fleuves, furent sans doute les premiers qui, en cherchant les moyens de franchir les cours d'eau qui les séparaient d'autres hommes, parvinrent à construire des radeaux, des embarcations quelconques, qui les portèrent sur le bord opposé.

Les hommes campés sur les plages de la mer, et que la pêche nourrissait en grande partie, tentèrent, par les mêmes procédés, d'accroître ses produits en s'éloignant de la terre.

C'est là qu'il faut aller chercher l'origine de la navigation.

En perfectionnant la construction des embarcations, en découvrant l'usage de la rame qui doit avoir succédé à celui de la gaffe, les habitants des bords de la mer purent, en suivant les sinuosités du littoral, conduire leurs produits agricoles et industriels à de plus grandes distances; les progrès de la civilisation firent le reste: ils contribuèrent à élever le produit des échanges en les rendant plus fréquents et plus importants.

Les communications et les rapports plus répétés entre les hommes de différentes contrées accrurent les lumières de tous et donnèrent plus d'essor aux esprits.

L'amélioration dans la construction des embarcations, comme formes et dimensions, conduisit les hommes à vouloir étendre à des contrées plus éloignées les moyens de transport par mer. La navigation restée côtière pendant un temps considérable, devint plus audacieuse et traversa les mers.

Tout ce qui se rattache à cette première époque de la navigation ne saurait avoir qu'un intérêt d'érudition. Sans nous livrer à des recherches qui n'auraient d'autre avantage ou d'autre résultat que de confirmer la vérité des quelques déductions qui précèdent, ou de démontrer leur peu de solidité, si elles fournissaient la preuve d'une autre origine de la navigation, il nous suffit de constater — d'une part, que la navigation chez les peuples anciens avait mis en relation les villes et les états que baignaient les flots de la même mer: dans le midi de l'Europe, les villes assises sur le littoral de la Méditerranée qui embrasse l'adriatique et la mer de l'archipel grec; dans le nord, les villes élevées sur les rivages de la mer Baltique, du Catégat, du canal de la Manche et des mers britanniques; — d'autre part, que la navigation, par suite des progrès que fit la construction navale, et par la découverte de la boussole, devint l'élément le plus puissant, le plus réel des moyens de communication entre les nations les plus éloignées les unes des autres, de même que le mode de transport le plus avantageux pour le commerce.

De ces relations plus fréquentes, naquirent des usages qui furent adoptés par les villes maritimes dans leurs rapports mutuels de commerce et de navigation.

Ces usages, scrupuleusement observés par tous les navigateurs de la même contrée, devinrent des lois: ils créèrent de cette sorte un droit public maritime.

Le commerce maritime, aussi bien que l'établissement, dans les pays éloignés, de négociants des diverses nations, firent sentir le besoin d'institutions pour la protection du commerce.

Dans le but de prévenir et de régler les différends qui pourraient s'élever entre les négociants, entre les capitaines des bâtiments, entre les nations elles-mêmes, les gouvernements ont créé des tribunaux commerciaux et maritimes, à l'intérieur, et ils ont institué, à l'extérieur, des consuls; ils ont réuni en corps de lois les usages observés entre les navigateurs du commerce; ils ont, enfin, négocié des traités destinés à assurer à leurs nationaux le libre usage de la mer; à créer en leur faveur des privilèges particuliers, ou même, quelquefois, à les limiter: — en un mot, à régler ou à faciliter les échanges commerciaux, en assurant aux hommes qui s'y livrent une protection certaine dans les ports dont la fréquentation leur est permise.

§ 2.

De la mer.

La mer est libre, son usage appartient à tous les peuples. [1])

Diverses nations ont successivement prétendu à la souveraineté entière ou partielle de la mer.

C'est ainsi que le Portugal et l'Espagne se sont attribué un droit exclusif sur *la pleine mer*; que l'Espagne a cru être en droit d'exclure les autres nations de la *mer du Sud* ou *Océan Pacifique*; que les Hollandais ont prétendu pouvoir interdire aux Espagnols la navigation de la mer de l'Inde par le Cap de Bonne-Espérance; que les Vénitiens réclamaient le domaine suprême sur la mer Adriatique, que leur Doge *épousait* tous les ans.

La Grande-Bretagne a porté plus loin encore ses prétentions, en affectant de tout temps *la souveraineté et la domination de la mer.*

Déjà au dixième siècle, le roi Edgar dit *le Pacifique*, se faisait nommer *le Roi des Rois, souverain de l'Océan Britannique.*

A une époque plus rapprochée de nous, Jacques Ier, bien que la puissance maritime de l'Angleterre eût beaucoup diminué après le règne d'Elisabeth, sembla vouloir élever les mêmes prétentions au moyen du *traité* connu sous le titre de *Mare clausum*, qu'il chargea Selden de publier en réponse au *Mare liberum* de Grotius. [2])

[1]) Grotius, dans son ouvrage qui a pour titre «*Mare liberum*» s'est fait l'avocat de la liberté de la mer; sa doctrine est fondée sur le droit naturel, la raison et l'équité.

[2]) Ce fut en vertu de cette prétention à la souveraineté de la mer, que le bâtiment qui portait Sully en Angleterre fut sommé *dans le canal de la Manche*, de baisser son pavillon *pour rendre hommage au souverain de la mer.* (*Voir* Livre II, chap. XXIX.)

Charles Ier adopta les doctrines de Jacques; et Cromwell signifia aux hollandais qu'ils eûssent à donner le salut aux vaisseaux de la Grande-Bretagne, disant, que « l'Angleterre ayant acquis « ce droit à la pointe de l'épée sur toutes les nations, *elle ne de-* « *vait pas souffrir qu'il parût sur l'océan sans sa permission d'autre* « *pavillon que le sien.* » Les limites dans l'intérieur desquelles l'Angleterre exigeait le salut de la part des bâtiments des Provinces-Unies, furent fixées par l'article 4 du traité de 1674. Enfin, aujourd'hui encore l'Angleterre, dans une vaine pensée d'amour propre national, nomme toujours le canal de la Manche « *la mer Britannique* ».

Ces prétentions diverses, élevées par certaines nations maritimes, ne pouvaient longtemps être admises par les autres nations; la force leur a donné momentanément plus ou moins d'appui et d'autorité, — le temps en a fait justice.

Mais si la mer, si *la pleine mer* est libre, si son usage appartient *incontestablement*, pour leur commerce et pour la pêche, à toutes les nations, il est toutefois nécessaire, — d'une part, que tout état possède *une souveraineté de fait* sur les eaux qui l'avoisinent, afin d'être à l'abri, par la surveillance qu'il exercera sur *sa mer territoriale*, de toute surprise, de toute violation de son territoire du côté de la mer; — d'autre part, que les belligérants, alors qu'une guerre maritime a éclaté entre deux ou plusieurs nations, puissent avoir recours à certaines mesures à l'égard des bâtiments étrangers, pour empêcher que, sous la protection du pavillon neutre, des secours ne soient portés à leur ennemi : — de là, le blocus, la contrebande de guerre, les visites, et, de la part des neutres, les convois de bâtiments marchands placés sous la protection des bâtiments de la marine militaire de l'état.

C'est au titre IIIe que nous aurons à parler de ces sujets divers.

§ 3.

Des lois maritimes.

Les *coutumes* [1]) recueillies et rassemblées par de patients compilateurs et par des hommes de science ou d'administration, ont

[1]) « Les coutumes », dit M. Pardessus, le savant professeur de droit commercial, « existent et font loi bien avant d'être écrites; la pratique devance la théorie, et « la jurisprudence des tribunaux se forme de la reproduction de faits analogues « soumis à leur appréciation et à leur jugement.... »

donné naissance aux lois anciennes qui sont la source de la jurisprudence maritime actuelle.

Ces lois sont connues sous les noms de Lois Rhodiennes; Lois Romaines (le *Digeste,* les codes Théodosien et Justinien, les Basiliques, la Constitution de l'empereur Léon VIe, etc.); Lois ou Tables d'Amalfi; Assises de Jérusalem de la cour des Bourgeois ou Droit maritime des Pays conquis par les croisés; Lois de Marseille; Rôles ou Lois d'Oleron; *Consulat de la Mer,* compilation célèbre qui a servi de bâse ou de complément aux coutumes d'Amsterdam, d'Enchuysen, de Stavern, aux lois de Wisby en Gothland, aux lois de la Hanse teutonique, aux lois françaises réunies sous le nom de *Guidon de la mer* [1]), enfin à la célèbre ordonnance rendue par Louis XIV, dans le mois d'août 1681, chef-d'œuvre de législation maritime qui devint bientôt, en quelque sorte, *la loi commune de toutes les nations maritimes.*

Nous ne nous arrêterons aux lois antérieures au 17e siècle que pour parler du *Consulat de la mer,* source à laquelle ont puisé tous les législateurs et tous les publicistes des temps modernes; compilation méthodique dans laquelle son auteur (resté inconnu), a fait entrer les *coutumes* et les *usages* suivis depuis longtemps par les nations maritimes, et que des codes antérieurs avaient en partie consacrés.

Dans les 12e et 13e siècles, le commerce maritime le plus important était entre les mains des négociants de Venise, d'Amalfi, de Pise, de Gènes et de Marseille. L'indépendance non contestée de Venise, depuis plusieurs siècles, lui assurait une supériorité réelle; — en passant sous l'autorité des princes normands qui donnèrent des institutions sages à leurs peuples napolitains et à la Sicile, Amalfi obtint de grands privilèges en Syrie; — Pise et Gènes se livraient particulièrement au commerce, — d'une part, *sur les côtes de France,* où elles trouvaient une rivale redoutable dans Marseille, la seule ville de France sur la Méditerranée, qui occupât à cette époque, parmi les villes maritimes, un rang important que lui assuraient les faveurs commerciales accordées à cette cité par les souverains du Royaume de Jérusalem, dans les années 1117 et 1136; — d'autre part, *sur la côte d'Espagne,* où Pise et Gènes rencontraient également une concurrence, qu'il était nécessaire de ménager à Mayorque, Barcelone et Cadix. [2])

[1]) Voir le texte de ces lois diverses dans l'ouvrage si précieux pour l'histoire et la législation, si riche d'ailleurs en recherches et en observations de toute nature, que le savant et laborieux professeur, M. Pardessus, a publié à Paris, en 1831, sous le titre de: Collection de lois maritimes antérieures au 18e siècle. 2 vol. in-4to.

[2]) La lucide et savante *introduction* du 2e vol. de la Collection des lois maritimes

C'est à cette époque, c'est à dire à la fin du treizième siècle, que remonte l'emploi de la boussole qui facilita les trajets de mer, et que fut connu le *Consulat de la mer*. (*Voir* Livre II, chap. II, § 4.)

§ 4.

Du Consulat de la mer.

Après les lois romaines et grecques, les plus célèbres (antérieurement à l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681, promulguée par ordre de Louis XIV) sont les lois contenues dans le *Consulat de la mer*.

Le caractère de ce document, dit le savant professeur Pardessus, la date et le lieu de sa composition sont incertains, le nom de son auteur est inconnu; les écrivains qui ont été dans la cas d'en parler, n'ont pas cru qu'il y eût une expression assez forte pour peindre l'admiration que leur inspirait cet ouvrage et pour faire connaître l'autorité qu'il a obtenu dans tous les pays maritimes. «Le *Consulat de la mer* devint bientôt, en effet, la loi commune «à laquelle se soumirent volontairement presque toutes les nations «commerçantes de l'Europe, et particulièrement les villes mari«times de la Méditerranée.» [1])

«Le *Consulat de la mer* est une composition faite sans goût et sans ordre», dit M. Pardessus, «il est évident que ce n'est point «un travail d'un seul jet; on conçoit très bien, d'ailleurs, qu'un «travail de ce genre ait dû être fait peu à peu et s'accroître à me«sure que des questions nouvelles se présentaient; mais il est im«possible de méconnaitre la sagesse de presque toutes ses disposi«tions qui sont devenues la bâse des lois maritimes actuelles de «l'Europe.»

Parmi les écrivains, publicistes, et jurisconsultes qui se sont livrés à de laborieuses recherches au sujet du *Consulat de la mer*, M. Pardessus est, sans contredit, celui dont l'opinion réfléchie, consciencieuse, habile, est la mieux fondée et la mieux établie: c'est donc à la lucide et savante dissertation qui précède la traduction en langue française qu'il a faite de la célèbre compilation,

de M. Pardessus, renferme des renseignements fort curieux sur le commerce et l'industrie, à cette époque, des villes italiennes Venise, Gènes, Pise, Florence, Come, Brescia, Bologne, Mantoue, Vérone, Pérouse, Amalfi, Otrante, Naples et Brindes; des villes françaises sur la Méditerranée et les côtes de l'océan, Marseille, Agde, Montpellier, Rouen etc.; des villes espagnoles et des villes anglaises.

[1]) Hubner, dans son ouvrage sur la saisie des bâtiments neutres, est le seul publiciste qui ait parlé avec peu de considération de cette compilation.

que nous croyons devoir emprunter ce que nous avons à dire au sujet du *Consulat de la mer.*

Plusieurs publicistes ont attribué le *consulat de la mer* aux Pisans, aux Barcelonais, aux Marseillais; quelques uns lui ont donné une date fort ancienne, d'autres veulent qu'il ait été formé et publié *par autorité souveraine,* notamment par celle des rois d'Arragon.

Après avoir lû et comparé tous les manuscrits du *Consulat de la mer,* que possèdent les bibliothèques publiques, après avoir lû, dans toutes les langues, la célèbre compilation, après avoir apprécié dans le silence du cabinet avec un haut esprit d'impartialité, les opinions avancées par les publicistes et par les savants, M. Pardessus a formulé le lucide exposé dans lequel il discute et combat avec la supériorité de la raison, de la logique et du savoir, les observations de ses plus célèbres devanciers.

Il résulte de sa profonde et habile dissertation,

1° que le *Consulat de la mer* a été, dans l'origine, écrit en langue *romane*, or « le dialecte *roman* dont se sont formés le « Français, l'Italien et l'Espagnol, s'est conservé dans plusieurs pays « méridionaux, et surtout en Catalogne avec moins d'altération « qu'en aucun autre;

2° « qu'il suffit de lire cette compilation pour être convaincu « qu'il n'est pas possible de la considérer comme loi proprement « dite, dans quelque pays qu'elle ait été rédigée; on n'y voit aucun « caractère de commandement, tout au contraire, on y démontre « l'intention d'instruire par la doctrine, en rappelant les usages, « en donnant les raisons qui les ont introduits ou modifiés; »

3° que le *Consulat de la mer* n'a été rédigé qu'au 14e siècle, ou, tout au plutôt, dans la seconde partie du 13e;

4° qu'il est dès lors postérieur aux *Rôles d'Oleron*, publiés en 1150, lesquels peut-être ont donné lieu à la compilation devenue si célèbre, parceque (bien qu'incomplète et présentant même « des décisions différentes des législations *antérieures* ou contem- « poraines à sa rédaction....) *elle offrait aux navigateurs de la Mé-* « *diterranée le résumé des lois que chacun d'eux pratiquait dans* « *son pays;* »

5° enfin, que *le Consulat de la mer* est un *résumé de législation maritime* beaucoup plus satisfaisant que ne sauraient l'être les *Rôles d'Oleron,* dont la publication remonte à une époque où les lumières étaient plus rares, et qu'il est plus complet que chacune des lois locales, puisque le rédacteur du *Consulat de la mer* « a « emprunté de chacune d'elles ce qui manquait aux autres, et

« qu'il en a formé un tout. » Le rédacteur du *Consulat de la mer* n'avait-il pas en effet « à sa disposition les riches matériaux « qu'offraient les législations maritimes publiées au 13e siècle à Mar- « seille, à Valence, à Barcelone, dont il lui a suffi d'élaguer ce qui « n'était que de pur intérêt local ? »

Au point de vue du *Droit maritime des nations*, les chapitres du *Consulat de la mer* qui appartiennent en quelque sorte à notre ouvrage, parcequ'ils concourent à son but, sont les suivants :

Chap. 50 du cas du jet ; — chap. 239 du navire qui fera jet ; — chap. 251 de quelle manière le frèt doit concourir au jet ; — chap. 185 du Rachat ou convention avec un navire armé ; — chap. 243 du cas où un navire marchand est rencontré par un navire d'ennemis ; — chap. 231 du navire marchand pris par un navire armé ; — chap. 245 du navire pris et recouvré ; — chap. 203 du pilote ; — chap. 207 des marchandises trouvées ; — chap. 223 du matelot qui désertera ; — chap. 232 du navire obligé de décharger par cas fortuit ; — chap. 241 des conserves.

Nous ferons connaître, en tout ou en partie, lorsque nous croirons utile d'y avoir recours, *le texte de ces articles*, au fur et à mesure que nous aurons à traiter, aux titres II et III, chacun des sujets auxquels ces articles se rapportent ; mais qu'il nous soit permis, de rappeler, dès à présent, les principes consacrés par le *Consulat de la mer* en ce qui concerne *le pavillon*.

Chap. 185. « Le patron qui en haute mer, ou en port, ou en plage, fait rencontre de bâtiments armés des ennemis, peut parler et faire convention avec les *comites* [1]) et avec *l'amiral* [2]), pour la quantité d'argent à donner, afin qu'ils ne fassent aucun mal ni a lui ni à rien de ce qu'il porte à bord ;..... la rançon dont le patron sera convenu doit être payée par toutes les marchandises en commun,..... et le patron doit y contribuer de ce que vaudra le navire. »

Chap. 231. « Lorsqu'un navire armé allant ou revenant, ou étant en course, rencontrera un navire marchand, si ce dernier appar-

[1]) Officiers des bâtiments armées, du mot latin *Comes* ou *Commissus*, *Comes maritimæ*.

[2]) Capitaine ou commandant du bâtiment armé. Les grecs nommaient les capitaines de mer *Almirauæ*. On fait dériver d'ailleurs le mot *Amiral* du mot arabe *Amir* ou *Emir*, qui signifie *Seigneur*. La charge d'amiral, confiée à un officier supérieur chargé de commander une flotte ou les forces navales d'un état, ne fut instituée que sous le règne de Philippe IIIe, en 1284 : — c'est à peu près à cette époque que le *Consulat de la mer* fut connu, le compilateur a conservé le titre donné jusqu'alors aux capitaines des bâtiments armés.

tient à des ennemis, ainsi que la cargaison, il est inutile d'en parler, parceque chacun est assez instruit pour savoir ce qu'on doit faire, et dans ce cas il n'est pas nécessaire de donner de règle. » — (Le chapitre 185 renferme en effet les règles sur le *rachat,* lorsque le navire et sa cargaison appartiennent à l'ennemi du capteur. Voilà ce que veut faire entendre le rédacteur du *Consulat de la mer,* lequel continue comme il suit :)

« Mais si le navire qui sera pris appartient à des amis, tandis que les marchandises qu'il porte appartiennent à des ennemis, l'amiral du navire armé peut contraindre et forcer le patron du navire qu'il aura pris, à lui apporter ce qui appartiendra aux ennemis, et même il peut l'obliger à le garder jusqu'à ce qu'il soit en sûreté ; mais il faut pour cela que l'amiral, ou un autre pour lui, ait amarré le navire pris à sa poupe, en lieu où il n'ait pas crainte que les ennemis le lui enlèvent ; à la charge, néanmoins, par l'amiral, de payer au patron de ce navire tout le frèt qu'il aurait dû recevoir s'il avait porté la cargaison là où il devait la décharger, ou de la manière qui sera écrite sur le régistre..... »

« Si le navire appartient à des ennemis et sa cargaison à des amis, les marchands qui s'y trouvent et à qui la cargaison appartiendra en tout ou en partie, doivent s'accorder avec l'amiral pour racheter à un prix convenable et comme ils pourront, ce navire qui est de bonne prise, et il doit leur offrir une composition ou pacte raisonnable sans leur faire supporter injustice ; mais si les marchands ne veulent pas faire un accord avec l'amiral, celui-ci a droit d'amariner le navire et de l'envoyer au lieu où lui même aura armé, et les marchands sont obligés de payer le frèt de ce navire de même que s'il avait porté leur cargaison au lieu pour lequel elle était destinée et rien de plus. »

Ce même chapitre statue d'ailleurs, que les marchandises appartenant aux gens de l'équipage du navire neutre capturé, leur seront remises sans difficulté, après qu'ils les auront fait connaître en l'affirmant par serment ; que si le patron capturé refuse de porter les marchandises ennemies qui seront sur son navire jusqu'à ce que ceux qui les auront prises soient en lieu de sûreté, malgré l'ordre que lui en donne l'amiral, « celui-ci *peut le couler à fond,* « sauf qu'il doit sauver les personnes qui montent le navire, et « aucune autorité ne peut lui en demander compte ; » — doctrine brutale sans doute, et qui doit surtout paraître telle de nos jours, non pas uniquement parceque les progrès de la civilisation doivent avoir eu pour résultat d'adoucir les mœurs, mais parceque

le sentiment de la discipline et de l'obéissance n'existant plus, et le respect pour le principe d'autorité, pour les lois et pour la tradition, s'étant changé en une disposition permanente à l'opposition et à la résistance, on ne comprendra pas que la désobéissance puisse être aussi sévèrement punie.

Il résulte des articles qui précèdent que le *Consulat de la mer* admettait,

1° que la marchandise ennemie à bord d'un bâtiment ami était de bonne prise;

2° que la marchandise *amie*, quoique chargée sur un navire ennemi, devait être restituée.

De ce double principe dérivait nécessairement pour les navires armés, le droit *de visite* du navire marchand et de son chargement, tout au moins par l'examen des papiers dont le patron devait se trouver muni.

Pour avoir pû donner place dans leur vaste compilation (Recueil de doctrines éparses admises par les diverses villes maritimes de la Méditerranée), aux *coutumes*, bâse du double principe que nous avons fait sortir du texte même du *Consulat de la mer*, ses auteurs ont dû, indubitablement, s'appuyer sur divers traités du 13e et du 14e siècle, qui renfermaient le principe *de la confiscation de la marchandise de l'ennemi sur bâtiment ami*, et du *respect pour la marchandise d'ami sur bâtiment ennemi*: ce sont notamment le traité de 1221, entre la ville de Pise et celle d'Arles, rapporté par Muratori, l'un des savants les plus distingués du 18e siècle (né dans le Duché de Modène en 1672 et mort en 1750), ainsi que les traités de 1351, entre les villes maritimes de la Biscaye et de la Castille d'une part, et le roi Édouard III d'Angleterre d'autre part; et de 1353, entre ce même souverain et les villes maritimes du Portugal. Ces deux derniers documents ont été rapportés par Thomas Rymer, historien anglais, mort en 1713, dans son recueil de traités, actes et conventions etc. à partir de l'année 1101.

Lorsque nous parlerons de *l'immunité du pavillon* et *des prises* nous rappellerons les doctrines consignées dans le chapitre 245 du *Consulat de la mer*, ce chapitre contient le principe de la *recousse* ou reprise, mais il ne semble pas admettre de distinction entre le cas de reprise sur un ennemi et celui de la reprise exercée sur un pirate; entre la reprise par un étranger ami, et celle effectuée par un compatriote du capturé *recous*; il ne parle pas non plus du temps pendant lequel le navire pris et repris a pû rester entre les mains du premier capteur, et dont les lois mo-

dernes ont fixé la durée à 24 heures, *terme passé lequel le bâtiment pris par l'ennemi a perdu sa nationalité.* (*Voir* Livre I, titre III, § 30 et Livre II, chap. XVII.)

§ 5.

Lois maritimes françaises.

Les *Rôles d'Oleron* semblent avoir été le premier monument du Droit maritime de l'Europe centrale, et particulièrement de la France *pour les villes baignées de l'océan,* « apparaissant comme « un rayon de lumière à travers d'épaisses ténèbres, ils dûrent « fixer tous les regards et servir de règle aux hommes qui se « livraient aux armements dans quelque pays que ce fût. »

Cette compilation fut très recherchée par tous les peuples jusqu'au moment où parut le *Consulat de la mer* : elle fut formée vers le milieu du 12e siècle.

Acceptée par les villes maritimes de France sur les côtes de l'océan, par l'Espagne et par l'Angleterre, les *Rôles d'Oleron* passèrent dans la Flandre qui en adopta les *vingt quatre premiers articles,* sous le nom de *Jugements de Damme* ou *Lois de Westcapelle* ; ils pénétrèrent dans la Baltique, accrus d'une série d'articles rédigées dans les villes de la Hollande, et finirent par devenir partie intégrante de la compilation qui porte le nom de *Lois de Wisby.*

Nous avons parlé dans le précédent paragraphe du *Consulat de la mer* ; nous avons dit, en adoptant l'opinion de M. Pardessus, que cette célèbre compilation qui fut, selon toute apparence, faite à l'imitation des *Rôles d'Oleron,* mais sur des bases plus larges et plus complètes encore, devint bientôt la loi commune des peuples d'Europe qui se livraient au commerce maritime. C'est ainsi que les Rôles d'Oleron, bien que connus et suivis depuis l'année 1160, perdirent leur autorité.

Une nouvelle compilation de décisions et usages maritimes fut faite, vers la fin du 16e siècle, sous le nom de *Guidon de la mer.* Clairac, dans son recueil intitulé *Us et coutumes de la mer,* a donné une édition du *Guidon de la mer*. qui fut, dit cet écrivain, dressé en faveur des marchands et trafiquants de la Cité de Rouen.

Sauf quelques ordonnances des rois de France sur la marine marchande, des années 1400, 1517, 1583, 1584, 1650 (dont les auteurs *du Guidon* n'ont pas fait entrer les dispositions dans leur travail), la France, jusqu'à la seconde moitié du *dix septième*

siècle, n'a connu d'autre législation maritime *qui lui fût particulière,* que celle du *Guidon de la mer.*

Lorsque Louis XIV, voulant donner à ses peuples *un code de lois maritimes* complet, publia la célèbre ordonnance du mois d'août 1681, les rédacteurs de ce travail colossal adoptèrent une grande partie des décisions du *Consulat de la mer* et du *Guidon de la mer.*

L'ordonnance de 1681 devint bientôt la règle des jugements *dans tous les tribunaux maritimes de l'Europe,* et, « plus d'un « siècle et demi », dit M. Pardessus, « après cette victoire incon- « testable de la sagesse et du génie, cette ordonnance présidait « encore aux transactions de tous les peuples que les excès de la « révolution française et les entreprises d'une ambition insensée « avaient soulevés contre la France. »

Avant l'ordonnance de 1681, avait paru, au mois de mars 1673, l'ordonnance dite *Code marchand*; c'est sur les bâses posées dans ses deux ordonnances, monuments remarquables d'un grand règne, que Napoléon, qui fut aussi grand législateur que grand homme de guerre, à établi le Code de commerce actuellement en usage en France (1854), et dont le livre second est consacré au commerce maritime.

Depuis l'ordonnance de 1681, Louis XIV et son successeur immédiat, Louis XV, ont rendu pour expliquer, étendre, ou réformer certaines dispositions de cette ordonnance, les édits, déclarations ou réglements des 17 février 1694, 23 juillet 1704, 27 janvier 1706, 15 juin 1735, 23 août 1739 (sur les naufrages et bris), août 1743, 21 octobre 1744, 5 mars et 5 novembre 1748, 3 janvier 1760 (sur la course, les prises et la recousse), etc., et ces ordonnances diverses ont également été consultées lors de la rédaction du second livre du Code de commerce promulgué par Napoléon.

Le 26 juillet 1778, le roi Louis XVI publia le sage réglement concernant la *Navigation des neutres,* dont les événements politiques qui se sont développés après 1792 suspendirent l'application; réglement que remit en vigueur l'arrêté du gouvernement du 20 décembre 1799, et qui fut encore oublié après la rupture de la paix de 1802, jusqu'à l'époque de la pacification générale de l'Europe en 1814 et en 1815.

Lorsque nous aurons à établir, en ce qui concerne l'immunité du pavillon, le commerce des neutres, la course et la rançon, les prises, les recousses, la semonce, les naufrages, etc., les principes généralement adoptés et suivis, nous serons fréquemment

dans le cas de faire connaître soit le texte même des ordonnances et réglements que nous venons d'indiquer, soit uniquement leurs dispositions au moyen d'une analyse sommaire.

Nous ne terminerons pas ce paragraphe sans rappeler que la France, qui peut être considérée comme la créatrice des institutions consulaires, a promulgué sur les attributions et les fonctions de ses consuls, en 1681, 1833 et 1836, divers réglements et ordonnances qui ont été imités par un grand nombre de puissances : nous aurons à les signaler, en parlant des institutions consulaires au § 24 du présent titre.

Le gouvernement français a publié le 21 septembre 1793 son *Acte de navigation,* dont plusieurs dispositions ont subi quelques modifications depuis sa promulgation. (*Voir* § 22.)

Le 10 avril 1825, une loi contre la piraterie et la baraterie a été promulguée ; une loi sur les tribunaux de commerce a paru le 3 mars 1840 ; enfin la responsabilité des propriétaires de navires a été réglée par la loi du 15 juin 1841. [1])

Nous dirons plus loin la part que la France a prise à l'abolition de la traite des noirs. (*Voir* Livre II, chap. XXXI.)

Les ouvrages à consulter sont :

Le code des armées navales de 1689 à 1757 ; — les ordonnances de la marine de 1757 à 1791 ; — le recueil des lois relatives à la marine et aux colonies, de 1789 à 1808 ; — les annales maritimes et commerciales de 1809 jusqu'à nos jours ; — le bulletin des lois que le gouvernement fait publier depuis l'année 1794 ; — le Cours de droit commercial de M. le professeur Pardessus ; — la législation commerciale de M. Emile Vincens ; — etc. etc.

§ 6.

Lois anglaises.

La Grande-Bretagne ne possède pas de code maritime. La Cour d'amirauté qui connait de toutes les causes maritimes qui se sont produites *en pleine mer,* formule ses décisions en s'appuyent sur les lois de Rhodes, sur les lois d'Oleron, et sur le Consulat de la mer ; sur la loi mercantile de l'année 1302 — *lex mercatoria* —, qui dérive des coutumes sanctionnées par le droit des gens, — cette *grande loi universelle* (dit Blackstone, le savant jurisconsulte

[1]) [illegible] du titre III, les lois concernant les neutres, les prises et rer[illegible] [illegible]it en 1854 d'un Conseil des prises.

anglais, mort en 1780), loi sortie de l'histoire, des usages reçus et de l'opinion des publicistes dont l'autorité est généralement reconnue. [1])

L'amirauté s'appuie également sur les décisions des cours dont le recueil forme une série de *Précédents*.

De tous ces éléments divers les jurisconsultes anglais ont formé une sorte de *jurisprudence* qui leur tient lieu de code.

Pour connaître la législation maritime de l'Angleterre, il serait nécessaire de consulter les ouvrages de Reeves : *History of the Law of Shipping and Navigation*, 1807 ; de J. Irwing-Maxwell : *Spirit of Marine Law*, etc., 1805 ; de Christ. Robinson : *Reports of Cases argued and determined in the High-Court of Amiralty*, etc., 1805 ; de Thomas Herman Acton : *On Prizes*, 1811 ; etc.

L'acte de navigation ou *Cromwell's Act* de 1651, qui avait pour base un principe exclusif contre les étrangers (critiqué par les uns, préconisé par les autres, notamment par Adam Smith, l'illustre auteur des *Recherches sur la nature et la richesse des nations*, qu'il publia en 1776), a été souvent suspendu, mais il s'est maintenu jusqu'à nos jours.

Depuis trente ans, cet acte avait subi divers remaniements partiels : l'acte de 1849 l'a remplacé par un régime de liberté presqu'absolue, en ouvrant les ports à tous les pavillons, pour tous les modes de transport, sans distinction de marchandises ni de provenance directe ou indirecte, le gouvernement se réservant, d'ailleurs, le droit de retirer les bénéfices du nouvel acte et d'appliquer, comme par le passé, la prohibition ou des droits différentiels aux navires de celles des Puissances qui n'accorderont pas au pavillon anglais des avantages équivalents. (§ 22.) Les États-Unis, l'Autriche, la Prusse, la Suède, le Brésil, le Danemarck (sous quelques réserves) ont consenti à la réciprocité ; la Hollande semble vouloir se disposer à modifier sa législation dans le même sens. [2])

[1]) Les commentaires sur les lois anglaises, laissés par Guillaume Blackstone ont été traduits en Français, en 1823, par M. Chompré, et forment six volumes.

[2]) « Il était difficile à l'Angleterre, en présence des plaintes de la Prusse, de la « Russie, des menaces du Canada, de l'état précaire auquel la suppression du privi- « lége sur les marchés de la mère-patrie avait réduit ses Antilles, de prolonger long- « temps le despotisme maritime que lui avait fait son acte de navigation. Depuis « qu'elle a ouvert ses ports à tout venant, depuis surtout qu'elle emprunte au dehors « une partie notable de son alimentation, elle a vu grandir son tonnage, mais moins « rapidement que les tonnages étrangers qu'elle a autorisés à lui faire concurrence ; « aussi entendons-nous les défenseurs de la *libre navigation* dire aujourd'hui, que si « le succès n'est pas complet, c'est que la mesure a été incomplète, et demander, « pour lui donner toute son efficacité, l'abandon des priviléges réservés au cabotage « anglais, qui déciderait les États-Unis à une réciprocité avantageuse. »

(Muret de Bord. *Du libre-échange en Angleterre*. Juillet 1852.)

§ 7.

Lois hollandaises ou du Royaume des Pays-Bas.

Le Code Napoléon a remplacé l'ancienne législation ; il n'existe pas d'ailleurs dans le Royaume des Pays-Bas de code de lois maritimes ; mais nous avons dit plus haut que le code de commerce français (Livre II) est basé sur les ordonnances de Louis XIV, de 1673 et 1681, lesquelles avaient adopté une grande partie des décisions du *Consulat de la mer* et du *Guidon de la mer*, dont un grand nombre de dispositions étaient passées dans les lois hollandaises connues sous le nom de *Jugements de Damme* ou *Lois de Westcapelle.*

§ 8.

Lois du Royaume Belge.

Les lois commerciales et maritimes de la Belgique dérivent des lois, autrefois célèbres, du port d'Anvers ; le code de commerce français est, d'ailleurs, en vigueur dans les tribunaux du royaume Belge.

L'article XV du traité du 30 mai 1814, signé à Paris, et l'article XV du traité du 15 novembre 1831, signé à Londres, pour la séparation de la Hollande et de la Belgique, ont déclaré que le port d'Anvers serait uniquement un port de commerce.

§ 9.

Lois suédoises.

Les lois commerciales et maritimes de Wisby, qui remontent au 14e siècle, sont la base des lois actuelles.

En 1618, Gustave-Adolphe le Grand ordonna la publication officielle du *Stadt-lagh*, c'est à dire d'une compilation réunissant les statuts particuliers des diverses villes commerciales et maritimes du royaume à cette époque.

Quoique le *Stadt-lagh* contienne un titre étendu sur le droit maritime, le roi Charles VI fit rédiger, en 1667, un code spécial dont les dispositions sont empruntées au *Digeste*, au *Consulat de la mer*, et aux *lois de Wisby* ; ce code reçut quelques modifications, en ce qui concerne *les assurances maritimes*, par les lois du 30 mars 1748 et du 20 octobre 1750. Déjà même, en 1736,

le roi Frédéric Ier avait promulgué, sous le nom de *loi du Royaume de Suède*, un code civil et commercial, dont le titre V est exclusivement consacré aux *Affaires mercantiles*.

Les lois publiées depuis l'année 1736 forment une collection spéciale.

Les cas non prévus par la législation commerciale de la Suède sont réglés par les *us* et *coutumes*.

Lorsque la Russie proclama, en 1780, ses principes *sur le commerce des neutres*, la Suède accéda à cette déclaration qui honore Catherine II; elle publia, le 21 janvier 1804, un réglement spécial (*voir* titre III, § 38), qui froisse la déclaration, en ce qui concerne *l'immunité du pavillon*, et qui ne serait plus invoqué sans doute, aujourd'hui, sous ce rapport: la Suède est revenue aux principes de 1780; son roi est trop éclairé pour ne pas y rester fidèle.

Le système des lois suédoises rélatives au commerce est restrictif, en principe, à l'égard des étrangers : les nombreux traités de commerce et de navigation, conclus par cette Puissance, y ont apporté des modifications.

Quant au royaume de Norwège, réuni, par le traité signé à Kiel le 14 janvier 1814, à la couronne de Suède, son droit maritime est encore celui qui régit le Danemarck depuis l'année 1683.

§ 10.

Lois maritimes de l'Empire de Russie.

Les provinces acquises par la Russie sur la Baltique: la Courlande, qui appartenait à la Pologne et qui reçut ses lois maritimes de l'ordre teutonique; la Livonie, l'Esthonie et la Finlande, qui ont appartenu à la Suède, et qui observaient le code de Lubeck, le droit maritime de Wisby et les lois suédoises; ces diverses provinces, disons nous, ont vû réunir, depuis l'année 1833, en codes spéciaux, les lois et usages qui réglaient antérieurement leur commerce maritime.

Divers codes généraux pour le commerce ont, d'ailleurs, été formés, en 1550, sous Iwan Vassilievitch, en 1649, sous Alexis Mikaïlovitch, qui publia, en 1667, une ordonnance générale pour le commerce.

En 1720, le Czar Pierre le Grand promulgua (en russe et en hollandais) un code maritime sous le titre d'Organisation des affaires de marine.

L'Empereur Pierre III fit publier, le 26 mars 1762, une nouvelle ordonnance générale pour le commerce.

Enfin, l'Impératrice Catherine II qui, dans les premiers jours de son glorieux règne, avait rendu, le 31 juillet 1762, un oukase relatif à la protection du commerce de terre et de mer, promulgua, le 26 juin 1781, un nouveau *code maritime* qui est encore en vigueur aujourd'hui.

En principe, les lois maritimes de la Russie, dérivent de la célèbre ordonnance de Louis XIV, du mois d'août 1681.

En 1780, l'Impératrice Catherine fit connaître, par une déclaration du 28 février, les principes de son gouvernement sur la liberté du commerce des neutres, déclaration devenue célèbre, à laquelle ont adhéré un grand nombre d'États.

Un manifeste impérial, du 31 janvier 1833, a ordonné l'entrée en vigueur, à partir du 1 janvier 1835, du nouveau corps de lois qui régissent, aujourd'hui, l'empire de Russie. Dans les cas de doute sur le sens de la loi, ou de son insuffisance totale, le manifeste statue, par l'article 4, qu'on suivra, pour en obtenir l'interprétation ou le complément, la marche *actuellement* (janvier 1833) en vigueur, conformement aux réglements.

§ 11.

Lois prussiennes.

Pour tout le royaume, à l'exception du Grand-Duché du Rhin et de la Poméranie *citérieure,* le Code général (*Allgemeines Landrecht*) règle, par le titre VIII, la législation commerciale ; le code français a été conservé dans les provinces du Rhin ; — loi du 3 avril 1847 pour l'établissement des tribunaux du commerce ; — le code spécial promulgué à Stralsund, le 15 février 1805, pour la *Poméranie Suédoise* (code basé sur le droit maritime de la Suède, de 1667), est encore dans cette province devenue prussienne, la règle que suivent les tribunaux dans les affaires de commerce maritime et de navigation.

Les lois maritimes de la Prusse, basées sur le Droit romain et les usages de l'ancienne *Hanse teutonique* (§ 13), sont consignées dans la *loi navale* de 1727 et dans l'édit de 1741 du grand Frédéric, ainsi que dans l'*Allgemeinem Landrecht*; les lois concernant le commerce et la navigation, promulguées depuis l'année 1814, sont réunies dans la collection officielle connue sous le nom de *Gesetzsammlung.*

La Prusse a adhéré, en 1780, aux principes proclamés par la Russie, en faveur du commerce des neutres, dont elle avait, d'ailleurs, soutenu les droits avec énergie et talent, dans les années 1744 à 1756.

§ 12.

Lois danoises.

Le Danemarck ne possède pas de *code de commerce* proprement dit.

Les plus anciens monuments connus de la législation du Danemarck appartiennent au 12e siècle.

En 1561 le roi Frédéric II promulgua un code qui reproduit presqu'entièrement les dispositions des lois de Wisby, des Recez hanséatiques, et de l'ordonnance des Pays-Bas de 1551 ; ce code a été suivi de lois spéciales sur divers cas qu'il n'avait pas prévu.

Le *droit maritime* qui régit aujourd'hui les divers états continentaux dont se compose le royaume de Danemarck, est contenu dans le Livre IV du code des lois civiles, publié en 1683, sous le titre de *Danske-low,* par le roi Christian V.

Les ordonnances maritimes postérieures au code de 1683 sont réunies dans le recueil de J. H. Schou.

L'Islande qui passa sous le sceptre des rois de Danemarck en l'an 1387, possède un code spécial qui régit encore ce pays : il fut publié, en 1281, par le roi Eric II. Il a été rédigé par le juge Jon, et, pour ce motif, est connu sous le nom de Jon's-Bog (le livre de Jon).

Le Danemarck a adopté, en 1780, les principes de la déclaration russe en faveur du commerce des neutres. (*Voir* titre III, §§ 9 et 10 et Livre II, chap. VII et XXIII.)

En parlant de la Mer Baltique et du *Sund* (titre II) nous serons dans le cas d'avoir à signaler diverses mesures adoptées par le Danemarck pour soustraire cette mer aux hostilités des nations belligérantes.

§ 13.

Lois anséates ou lois des villes de Hambourg, Brème et Lubeck.

La célèbre ligue commerciale qui se forma, dans le 14e siècle, sous le nom de *Hanse teutonique,* et qui, déjà en 1360, comptait

au nombre de ses associées une grande quantité de villes de la Hollande, de la Poméranie, du Hanovre, de la Prusse, de la Livonie, de la Westphalie, de la Flandre etc., fut surtout florissante dans les 15e et 16e siècles; à cette époque, la plus glorieuse de la confédération, *soixante douze villes* envoyaient des députés à la *Diète* de la ligue, qui se tenait, tous les trois ans, à Lubeck, pour y délibérer sur les affaires de l'union.

La *ligue anséatique* manquant d'une puissance exécutive pourvue de moyens suffisants pour forcer tous les associés à se soumettre aux résolutions adoptées par la majorité, sur des objets qui n'étaient pas d'un intérêt immédiat pour tous, vit plusieurs villes se retirer de l'union; dans le 17e siècle, elle n'en comptait plus qu'un petit nombre.

Pendant les troubles qui agitèrent l'Europe, à l'époque de la *guerre de trente ans,* les villes de Lubeck, Brème et Hambourg qui s'étaient plus particulièrement confédérées, en 1630 et 1631, furent chargées de veiller aux intérêts communs.

Après la paix de Westphalie, en 1648, elles cherchèrent à relever la confédération; des diètes furent tenues à cet effet en 1631, 1662 et 1668, sans y parvenir; la diète de 1669, *qui fut la dernière,* n'obtint pas plus de succès, et la *Hanse* expira. (*Voir* Sartorius, Schœll et Pardessus.)

Après la chute de l'Empire germanique, au commencement du siècle actuel, Lubeck, Brème et Hambourg restèrent encore unies.[1])

De la célèbre ligue commerciale, formée dans le 14e siècle, éteinte dans le 17e, il ne reste donc plus que trois Cités: elles sont encore connues sous le nom de *Villes anséatiques*; ce sont les villes de Hambourg, Brème et Lubeck, auxquelles leur indépendance, comme états allemands, a donné jusqu'à l'époque des troubles politiques qui ont éclaté en Allemagne, en 1848, le droit d'envoyer des ministres à Francfort, chargés de prendre part aux délibérations de la Diète germanique; avec le rétablissement de l'ordre, l'exercice de ce droit reconnu par les traités de 1815 a été repris.

La législation de la *ligue anséatique* a embrassé toutes les matières (moins les assurances) dont un code de commerce maritime peut-être composé; adoptant les principes et les usages qu'ont successivement consacrés les *Rôles d'Oleron,* le *Consulat de la mer,* les Jugements *de Damme* ou Lois *de Westcapelle*; ajou-

[1]) « Elles sont redevables », dit Miltitz, « à la sagesse de leur conduite, et peut-« être plus encore, à la jalousie des grandes puissances, d'avoir sauvé du naufrage « leur indépendance. »

tant à leurs dispositions des dispositions nouvelles consignées dans les *Recez de la Diète* ou Assemblée générale de l'union commerciale, sur les naufrages, la piraterie, la recousse, etc. [1]) Rien, d'ailleurs, ne fait connaître qu'elle était la législation de la *Hanse teutonique* relativement aux neutres. (Titre III, §§ 9 et 10.)

En 1731, le sénat de Hambourg publia une ordonnance qui est fondée sur les réglements convenus antérieurement entre les négociants, en 1677, 1683, 1687, 1693, 1697 et 1704; des réglements plus modernes ont suppléé à l'insuffisance de l'ordonnance de 1731.

Le droit maritime de la ville de Brème dérive du droit commun, des Recez de l'ancienne Diète de la Hanse, des lois de Wisby, et de l'ordonnance de 1687.

Lubeck a eu plusieurs codes de lois maritimes et commerciales qui ont fourni des modèles de législation à la Livonie, à la Poméranie, au Mecklenbourg, et à la Basse-Saxe. Les plus remarquables sont du 13e et du 16e siècles. Ils sont fondés, en partie, sur les lois de Wisby et sur les usages maritimes des villes *venèdes* (du Mecklenbourg, du Lauenbourg, de la Poméranie et de Holstein); avec lesquelles Lubeck qui avait été la capitale de l'ancien royaume des *Venèdes*, fondé en 1045, entretenait des relations suivies de commerce.

Au code de 1586, on ajouta, en 1655, une ordonnance sur les *contestations maritimes*: elle est tombée en désuétude.

Lubeck adopta l'ordonnance de 1731 publiée par le sénat de Hambourg. [2])

§ 14.

Lois espagnoles.

Les lois maritimes générales sont éparses dans diverses compilations, publiées sous forme de *codes*, et connues sous les noms de *Fuero real*, *Fuero Juzgo*, *Curia Philippina*, de 1778; et, notamment, dans la *novissima recopilacion*, publiée en 1805, le *judicio critico* de la *novissima recopilacion*, publié en 1820 par Martinez Marina; la *Doctrina di Comercio*, par Hervia; les *Ordonanzas generales de la Armada naval*, etc., publiées en 1783.

[1]) *Recez*, Recueil ou cahier des délibérations de la diète.

[2]) Dans le tome II de sa collection des lois maritimes *antérieures au 18e siècle*, M. Pardessus a donné des extraits des codes et statuts de Lubeck, des années 1158, 1240, 1299, 1542 et 1586, ainsi que la traduction des Recez des Diètes de la ligue anséatique a tenues de 1359 à 1614.

Les lois du 21 août 1702 et du 17 novembre 1718 ont adopté les principes de l'ordonnance de Louis XIV, du mois d'août 1681.

Le gouvernement espagnol a, d'ailleurs, publié un Code de commerce le 30 mai 1829.

L'Arragon a des lois particulières sur le commerce maritime; elles remontent à l'année 1354.

Le *Consulat de la mer* est encore en vigueur, ainsi que les *Capitulos de Barcelona,* sur les côtes méridionales et orientales de l'Espagne; enfin, sur les côtes de l'océan, les affaires maritimes sont réglées par les lois et ordonnances du *Consulat de Bilbao.*

L'Espagne a adhéré, en 1780, aux principes de la Russie sur la liberté du commerce des neutres, principes que la France avait déjà proclamés par son réglement de 1778, et qu'elle avait, d'ailleurs, fait inscrire dans un grand nombre de traités conclus entre elle et diverses Puissances étrangères, depuis l'année 1713, et même antérieurement.

§ 15.

Lois portugaises.

Les lois maritimes portugaises, basées sur celles de l'Espagne, ont été étendues et fixées par Jean de Bragance [1]: le recueil des lois du royaume contient les édits, décrets etc. ou *Alvara* et *Portaria* relatives au commerce et à la navigation.

Au nombre des *Alvara* et *Portaria* qui intéressent la navigation, nous devons signaler *l'Alvara* du 7 décembre 1796, les *Portarias* des 11 juin et 22 septembre 1812, l'*Alvara* du 25 avril 1818, l'*Alvara* du 30 mai 1820, le décret du 4 octobre 1834, le décret du 22 mars 1834 qui déclare le port de Lisbonne *Port franc,* et limite à une année, en exemption de tous les droits de magasinage, le dépot des marchandises; enfin, le réglement de l'année 1836 concernant la police du port de Lisbonne.

Le Portugal a accédé, en 1782, aux principes proclamés par la Russie en faveur de la liberté du commerce des neutres (Livre II, chap. VII et XXIII.)

[1]) Jean IV, roi de Portugal, chef de la dynastie de Bragance, monta sur le trône en 1640.

§ 16.

Lois sardes.

Les affaires maritimes sont encore jugées, actuellement, dans le royaume de Sardaigne, d'après le *Consulat de la mer*, et conformément à toutes celles de ses dispositions qui n'ont pas été *formellement* révoquées ; ainsi que d'après l'édit du 30 août 1770, et divers autres édits rendus depuis cette époque par le gouvernement, pour modifier ou expliquer l'édit de 1770.

A Nice, l'édit de 1613, l'ordre royal du 12 mars 1749, concernant le *Port franc*, et le *Consulat de la mer*, sont encore la règle des tribunaux.

A Gènes, le statut maritime de 1610, les décisions du tribunal nommé *la Rota*, le *Consulat de la mer*, et l'ouvrage de *Targa* (*Ponderazioni maritime*) font autorité. Les traités de 1815 ont rétabli le *Port franc* de Gènes « avec les réglements qui existaient « sous l'ancien gouvernement de Gènes. »

Dans l'île de Sardaigne enfin, le *Consulat de la mer publié à Barcelone*, et les privilèges accordés par les rois d'Arragon, et que Victor Amédée confirma en 1720, forment la règle des tribunaux.

§ 17.

Lois du Royaume des Deux-Siciles.

Le roi Ferdinand Ier, en rentrant en possession, en 1815, de ses états de terre ferme, a maintenu, à quelques exceptions près, les codes français introduits par les rois Joseph Bonaparte et Joachim Murat ; en 1819, les codes français ont également été promulgués en Sicile.

Le roi des Deux-Siciles a adhéré le 10 février 1783 à la déclaration de la Russie, de 1780, sur la liberté du commerce des neutres.

Les instructions données le 4 février 1696, par le duc de Uzeda, à l'occasion de l'institution du *Port franc* de Messine, forment encore, en principe, le *Consulat de la mer* de cette ville.

§ 18.

Lois de l'Empire d'Autriche.

Le code de commerce français que l'empereur Napoléon avait promulgué dans le *Royaume d'Italie*, par son décret du 17 juillet

1808, a été conservé (sauf les modifications apportées par la législation autrichienne), dans le Royaume *Lombardo-Vénitien.*

Dans le gouvernement de Vénise, l'ancien code de la république vénitienne, promulgué le 1er septembre 1786 (*Codice per la Veneta mercantile marina*), n'a point été abrogé par le gouvernement impérial ; l'édit politique de 1774 y est également en vigueur.

Dans la province ou gouvernement de Trieste, les affaires contentieuses du commerce de terre et de mer sont réglées d'après l'édit politique de 1774, les lois commerciales de l'Empire, et les ordonnances souveraines de 1823 et 1825 sur les voyages au long cours et sur le cabotage.

Dans les autres parties de l'Empire, l'Illyrie, la Dalmatie, la Hongrie (qui possèdent des villes maritimes), les affaires contentieuses *mercantiles* sont jugées d'après des lois et ordonnances spéciales pour chacun de ces royaumes.

L'empereur Joseph Ier adhéra, le 9 octobre 1781, à la déclaration de la Russie sur la liberté du commerce des neutres.

§ 19.

Lois toscanes.

La Toscane ne possède pas de code maritime : le statut de Florence de l'année 1522, l'édit sur le commerce et la marine marchande, les ordonnances de 1787 et quelques édits du Grand-Duc concernant le Port franc de Livourne (dont la franchise s'étend à toute la ville), forment, à peu près, les éléments du droit maritime de la Toscane : le gouvernement paternel et juste de ce pays, si heureux jusqu'en 1848, est en toutes circonstances disposé à favoriser le commerce maritime.

Livourne fut déclaré *Port franc,* en 1548, par Cosme-le-Grand ; l'acte final du congrès de Vienne, du 9 juin 1815, statue qu'il continuera de rester *Port franc* ; dans le mois de juillet 1834, le Grand-Duc actuellement régnant (1854) a confirmé les anciens privilèges.

§ 20.

Lois maritimes des Etats-Unis de l'Amérique septentrionale.

Les Etats-Unis de l'Amérique septentrionale ne possèdent aucun code de lois commerciales et maritimes, qui soit obligatoire *pour tous les états de l'Union.*

Les affaires ou contestations maritimes sont jugées d'après les *Précédents* de la cour d'amirauté d'Angleterre. (*Voir* titre I, § 6.)

Plusieurs écrivains ont publié des ouvrages sur la jurisprudence commerciale et maritime des Etats-Unis; il convient, pour la connaître, de consulter notamment, le *Book of Reports,* l'ouvrage de Wheaton, *on maritime Capture and prizes,* publié en 1825; *Letters of Publius on the adoption of the United States Constitution, in 1786,* par MM. John Jay, Alex. Hamilton et Madison.

Le gouvernement fait, d'ailleurs, paraître un recueil officiel des lois de l'Union, sous le titre de *Laws of the United States of America.*

§ 21.

Lois ottomanes (Empire turc).

Le commerce maritime des Ottomans étant borné, à peu près, au cabotage, les difficultés qui peuvent naître entre négociants du pays sont réglées par les tribunaux ordinaires; les autorités de la douane, de l'amirauté, etc. (selon l'opportunité et la nature des circonstances qui y ont donné lieu), prononcent sur les contestations entre les sujets du Sultan et les étrangers, assistés de l'interprète officiel de la légation ou du consulat de leur nation.

L'Empire de Turquie n'a, d'ailleurs, aucun code maritime: la législation ottomane ne présente aucune disposition en faveur des naufrages. Les lois relatives au commerce sont contenues dans le titre VI, Livre VII du Code civil. [1])

Le 30 mars 1850, un firman a été publié pour l'établissement au Caïre et à Alexandrie, de tribunaux mixtes de commerce.

Les immunités dont jouissent les étrangers sont stipulées et garanties par les traités que *toutes les Puissances chrétiennes,* désormais, ont conclus avec la Porte ottomane. Le 6 juin 1853, un firman a été promulgué en faveur des sujets chrétiens de l'Empire.

Le premier traité qui fut conclu par la France, en février 1535, a servi de base et de modèle à tous les traités qui ont établi, depuis, les rapports existants de nos jours entre les diverses nations chrétiennes et l'Empire ottoman. Le traité de 1535 statue que les Français ne seront soumis qu'à la seule juridiction de leurs chefs nationaux; à de légères modifications près, c'est en-

[1]) Traduit en Français par le chevalier Mouradgea d'Ohsson, dans son *Tableau général de l'Empire Ottoman*; cet ouvrage dont les quatre premiers volumes ont été publiés en 1798, et les trois derniers en 1824, depuis la mort de son auteur, est encore le document que les étrangers peuvent consulter avec le plus d'avantage.

core la situation qui est faite aux étrangers domiciliés ou voyageant en Turquie.

Le gouvernement ottoman fait des efforts, depuis vingt cinq ans, pour modifier ses lois en adoptant quelques dispositions utiles tirées des lois des états chrétiens; il cherche à s'assimiler, peu à peu, le droit des gens moderne de l'Europe; mais il est probable que longtemps encore les puissances chrétiennes seront dans la nécessité de faire maintenir, en faveur de leurs nationaux, dans les traités qu'elles seront dans le cas de signer avec la Porte Ottomane, des stipulations protectrices spéciales, qui les affranchissent autant que possible de la juridiction des autorités locales, et dont les termes soient plus précis et la pensée plus développée encore que ne le sont les stipulations, libellées en termes trop généraux parfois, qui figurent dans les conventions diplomatiques conclues entre nations chrétiennes.

La mer Noire a été ouverte à la *navigation commerciale* de tous les pays amis de la Porte en 1829; un traité signé à Londres, en 1841, entre les grandes puissances européennes et la Porte Ottomane, maintient la fermeture des détroits des Dardanelles et du Bosphore *pour les bâtiments de guerre.* (Titre II, § 56.) [1])

§ 22.

Observations générales sur les lois de navigation.

Les traités, malgré la qualification qui leur est donnée de *traités de commerce et de navigation,* ne sont, *en général,* que *des conventions de navigation*; leurs clauses ont pour but de faciliter les relations internationales du commerce maritime; ces traités renferment rarement des stipulations *concernant les droits de douane.*

Ce n'est que dans des conditions et des circonstances exceptionnelles, en effet, que les traités de commerce et de navigation, altèrent les tarifs des douanes, en modifiant les chiffres que ces tarifs présentent; ils se bornent ordinairement à assimiler, *d'une manière plus ou moins complète*, la navigation du pays allié ou ami à la navigation nationale, en permettant à la première l'importation de marchandises que la seconde peut elle-même importer, tout en réservant cependant à celle-ci habituellement quelques privilèges particuliers; ils abaissent dans ce cas les droits *différentiels* en douane que doivent en principe payer les étrangers,

[1]) En 1854, le Sultan a ouvert les détroits aux flottes de la France et de la Grande-Bretagne, alliées de la Porte dans la guerre contre la Russie.

au chiffre des droits qui frappent les marchandises importées sous pavillon national ; ils abaissent en même temps, par une assimilation plus ou moins entière des pavillons des deux nations contractantes, les droits de navigation proprement dits. (Titre II, §§ 14, 15 et 16.)

Les traités opportent donc quelque modification aux lois, dans la stricte application de celles-ci à tous les étrangers ; mais ils sont conçus dans l'esprit des principes généraux que les lois ont consacrés, et en vue desquels même en plus d'une circonstance ces lois ont été écrites et promulguées.

Il résulte de ce qui précède, qu'il ne faut pas confondre les lois de douane (lois transitoires et variables selon les intérêts de commerce et d'industrie nationale qu'il s'agit de protéger, de favoriser ou d'étendre), avec les lois de navigation proprement dites.

Les unes sont ou fiscales ou protectrices de telle ou telle branche de l'industrie nationale ; les autres ont, plus ou moins, réservé au *pavillon national* le transport de certaines marchandises, selon le lieu de production. L'acte de navigation de Cromwell, maintenu en vigueur par Charles II ; l'acte de navigation de la France, en 1793, etc. etc. en portent témoignage.

En vertu de l'acte de Cromwell que l'on a longtemps considéré comme le *palladium* de la puissance maritime de la Grande-Bretagne, et qu'Adam Smith a si fort préconisé, aucun produit de l'Asie et de l'Amérique ne pouvait entrer dans le royaume autrement que sous pavillon anglais.

En vertu de l'acte français de 1793, aucune denrée, production ou marchandise étrangère ne pouvait être importée en France que *directement* par bâtiments français ou par bâtiments appartenant aux habitants du pays *du crû, produit et manufacture,* ou bien encore du port ordinaire de vente et de première exportation ; les officiers et les trois quarts des équipages étrangères devant être du pays dont les bâtiments portaient le pavillon, etc.

Cet esprit d'exclusion dont les lois commerciales de plusieurs pays portaient le cachet, a peu à peu été affaibli par les traités publics ; depuis trente ans surtout, le principe *de réciprocité* a fait des progrès ; et, par exemple, entre la France et la Grande-Bretagne, dont les actes de navigation semblaient devoir éloigner, pour longtemps encore, l'adoption d'un système d'assimilation plus ou moins complet par *la réciprocité,* le traité de commerce et la navigation, intervenu le 26 janvier 1826, a établi que le pavillon français dans les ports anglais, *venant d'un port français*

directement, et le pavillon anglais dans les ports français, *venant d'un port de la Grande-Bretagne directement*, seront traités à l'avenir comme *le pavillon national lui-même*; toutefois, une restriction existait: nul produit de provenance américaine, asiatique ou africaine ne pouvait être importé *d'Angleterre en France*, ou *de France en Angleterre*, même sous pavillon national, à moins que ce ne fût pour la réexportation. Les colonies ont, d'ailleurs, de part et d'autre, été comprises au traité par les articles additionels qui furent signé le même jour.

Par la loi du 20 juin 1849, la Grande-Bretagne a renoncé à toutes restrictions: elle ne se réserve que le cabotage des Iles britanniques et celui des colonies. La navigation de tous les pays pourra désormais participer, *par voie de réciprdcité* accordée par les gouvernements étrangers, au transport maritime de tous objets d'échanges commerciaux avec les Iles britanniques (c'est à dire, avec tous les ports du royaume-uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande et de ses nombreuses colonies), sur le même pied et dans les mêmes conditions que la navigation elle-même de la Grande-Bretagne.

Le gouvernement anglais, en entrant dans cette voie libérale, doit entrainer indubitablement tous les grands états maritimes à imiter l'exemple qu'il leur donne. Aucun d'eux ne pourra s'isoler de ce système sans nuire d'une manière essentielle à sa propre navigation. C'est un nouvel avenir qui s'ouvre à la navigation et au commerce maritime. [1])

§ 23.

Des traités de commerce et de navigation.

Clauses qu'ils renferment généralement pour le temps de paix, et pour le temps de guerre.

Clauses concernant le temps de paix.

Les traités de commerce et de navigation ont pour but d'établir et de consolider la liberté commerciale, et de régler la libre fréquentation, par les bâtimênts marchands, des ports ouverts,

[1]) La mesure adoptée par le gouvernement de la Grande-Bretagne, le 20 juin 1849, doit donner un développement immense à la navigation commerciale de tous les pays, si elle sait, au moyen de frais peu élevés dans la construction navale, et par le prix modéré du frèt, faire une concurrence sérieuse à la navigation anglaise, la plus importante que présente aucun pays, mais dont les frais de construction et de transport sont plus élevés que ne le sont les frais de même nature dans la plupart des autres contrées de l'Europe.

dans les divers états, au commerce maritime étranger; ils prononcent, tant en ce qui concerne les droits de douane que les droits de navigation, soit le *traitement national,* soit le *traitement de la nation la plus favorisée*; soit la plus *exacte réciprocité.* « Les traités qui n'ont pour base », dit Gérard de Rayneval, « que « la convenance de l'un des contractants, ne sauraient, comme « tous les actes unilatéraux, subsister sans violence, sans discus- « sions, et sans qu'il en résulte une tendance perpétuelle, d'une « part, à les étendre, de l'autre, à les enfreindre. » Il faut donc que, de la part des deux contractants, *et dans une mesure égale,* les traités de commerce protègent, étendent ou restreignent la liberté naturelle du commerce.

Leurs clauses principales portent habituellement sur l'importation, l'exportation, l'entrepôt et le transit des marchandises; sur les tarifs des douanes *quelque fois*; toujours sur les droits de navigation (tonnage, ancrage, phares, pilotage, balises etc.) sur les quarantaines, les péages concernant la navigation des fleuves et des canaux; sur le séjour des bâtiments dans les *Docks* ou bassins, et des marchandises dans les magasins de la douane; sur les primes, *bounties* et *drawbacks* qui seront accordés de part et d'autre, soit à l'exportation, soit à l'importation de certaines marchandises; sur les amendes que pourraient encourir les capitaines qui chercheraient à introduire des marchandises prohibées; etc.

Ils règlent l'exercice du droit de *préemption,* la tare légale en faveur de diverses marchandises; la *réfaction* de droits ou remise partielle des droits à percevoir sur les marchandises avariées; les conditions du transbordement; les déclarations en douane, à faire par les capitaines et les subrécargues à leur arrivée; ainsi que la visite des marchandises par les préposés du fisc.

Ils désignent les divers papiers de bord dont le capitaine étranger doit être muni; d'une part, ceux qui établissent *la nationalité du bâtiment* (la patente de nationalité, connue en France sous le nom d'*acte de francisation*, le congé ou passeport de mer, le rôle d'équipage, la patente de santé, etc.); d'autre part, les documents qui sont relatifs au chargement (la charte-partie, le manifeste, les connaissements, les certificats d'origine quand ils sont exigés par les lois de la localité; les factures originales des marchandises qui sont frappées d'un droit *ad valorem*, etc.).

Les stipulations des traités de commerce et de navigation portent, aussi, sur les cas d'angaries et arrêts de prince, de relâche

forcée, d'échouement et de naufrage des bâtiments et sur leur sauvetage; sur les frais de magasinage dans les locaux d'entrepôt de la douane; sur le radoub des bâtiments qui ont des avaries à réparer; sur l'hyvernage des bâtiments; sur l'admission des paquebots porteurs de valises de lettres et de ceux qui se chargent du transport des voyageurs; sur l'admission dans un port, dans le même temps, des bâtiments de guerre, dont le nombre est en général déterminé; de même que sur le cérémonial maritime et les saluts; sur le cabotage, généralement réservé aux bâtiments nationaux.

Les traités de commerce et de navigation stipulent également l'admission des consuls; ils reconnaissent à ces fonctionnaires politiques et diplomatiques le droit de réclamer les matelots déserteurs, de régler les différends entre les nationaux, d'exercer la police sur les équipages des navires de leur nation, de procéder au sauvetage des bâtiments naufragés, de délivrer des passeports, de faire apposer les scellés sur les effets de leurs nationaux décédés dans la circonscription de leur district consulaire, et de procéder à l'inventaire des dits effets; mais ils leur imposent l'obligation de faire débarquer les malfaiteurs ou déserteurs du pays, qui se seraient réfugiés sur les bâtiments de la nation qui les a institués.

Ces traités stipulent enfin la permission pour les négociants étrangers de tenir leurs livres de commerce dans la langue de la nation à laquelle ils appartiennent et d'employer les hommes de loi et avocats qu'ils jugeront à propos de choisir; ils établissent que les dits négociants ne pourront pas quitter le pays sans avoir payé leurs dettes; ils leur assurent d'ailleurs, en cas de décès, le droit de faire passer leurs propriétés, effets et marchandises à leurs héritiers, et dans ce but, les négociateurs négligent bien rarement de reproduire les clauses des traités antérieurs qui ont aboli les droits d'aubaine et de détraction.

Un grand nombre de traités renferment la déclaration qu'en cas de violation, par malentendu, des articles du traité, il ne sera pas délivré de *lettres de représailles*, ni exercé aucunes représailles avant qu'il ait été fait appel à la justice et à l'impartialité des contractants, et seulement en cas de déni de justice évident.

Divers traités, selon la position spéciale des contractants, renferment des stipulations concernant les colonies et la pêche.

Tous, d'ailleurs, indiquent le nombre d'années pendant lesquelles ils resteront obligatoires.

Clauses concernant le temps de guerre.

Negociés au sein de la paix, les traités doivent prévoir le moment où des hostilités pourraient éclater soit entre les états contractants soit entre l'un d'eux et une tierce puissance. (*Voir* titre III.)

Par des clauses spéciales, ils règlent les conditions du commerce maritime en temps de guerre de la nation qui sera restée neutre ; ils déterminent la série des marchandises qui seront considérées comme *contrebande de guerre*, et celles qui pourront continuer d'être portées dans les ports de la nation ennemie, moins les ports bloqués ; ils disent de quelle manière sera exécutée la visite qui pourra être faite, après *semonce* (par les bâtiments de guerre et par les bâtiments armés en course), des bâtiments marchands *qui ne voyagent pas sous convoi* ; le degré de protection et de franchise que le pavillon neutre assurera à son chargement ; les papiers qui devront faire preuve de la nationalité et de la neutralité ; le droit de *préemption* que les bâtiments de guerre pourront, ou ne pourront pas exercer sur les marchandises dont ils auraient besoin, en en payant, d'ailleurs, la valeur d'après les factures et les connaissements.

Ils règlent aussi les droits et les devoirs des armateurs propriétaires des bâtiments armés en course et porteurs de lettres de marque ; ils stipulent également au sujet des prises, des reprises, de la rançon, etc.

Ils fixent le terme passé lequel, et selon la distance, les prises faites depuis la signature de la paix seront rendues ; et le terme passé lequel les marchandises amies chargées sur bâtiment ennemi, dans l'ignorance de la rupture, seront confisquées.

Ils déterminent la distance des côtes des états neutres, au delà de laquelle uniquement les prises pourront être faites ; le sort et le traitement des prisonniers.

Ils imposent aux nations contractantes l'obligation de repousser les pirates et de leur reprendre les prises dont ils se seraient emparés ;

Enfin, ils indiquent le délai qui sera accordé en cas de rupture aux négociants sujets de l'un des deux contractants, établis sur le territoire de l'autre, pour se retirer, munis de sauf-conduits, avec leur famille et leurs propriétés.

Ce sera au titre III que nous aurons à nous occuper des clauses relatives au temps de guerre.

Les traités qui ont été conclus entre les diverses puissances du globe depuis deux cents ans, sont très nombreux; ce n'est guères qu'à partir de la paix d'Utrecht, en 1713, que l'usage s'est etabli de signer des traités distincts consacrés uniquement au commerce et à la navigation.

Tous les traités de cette nature n'ont pas d'ailleurs la même étendue; tous ne renferment pas, en effet, les mêmes stipulations; et ne présentent pas de clauses en vue de chacune des circonstances que nous avons rappelées; c'est peut-être regrettable: la reproduction des mêmes dispositions, surtout en ce qui concerne les temps exceptionnels de guerre, aurait pour résultat de fixer la doctrine sur chaque sujet.

Dans l'examen que nous aurons à faire des stipulations *dont la reproduction fréquente semble avoir consacré d'une manière certaine et définitive, les principes que le droit public des nations s'est appropriés,* et qui sont devenus autant de règles généralement respectées, nous serons dans la nécessité de former de longues séries de traités qui ont été l'objet de notre étude; nous ne saurions toutefois indiquer *tous les traités* qui présentent les mêmes stipulations; nous nous verrons donc dans l'obligation de renvoyer le lecteur, qui aurait besoin de consulter *le texte même de ces documents,* pour les années 1648 à 1836, à la collection que nous avons publiée avec le comte d'Hauterive, sous le titre de « Recueil des traités de commerce et de navigation, etc. »; pour les années 1836 à 1849, au « Recueil manuel et pratique des traités et conventions, etc. (commençant à l'année 1760), publié par nous avec M. C. de Martens. [1])

Ce dernier recueil renferme tous les traités conclus, depuis l'année 1815, pour la *répression de la traite des noirs,* qui a donné lieu à des discussions diplomatiques d'un haut intérêt au sujet de la *visite des bâtiments soupçonnés de se livrer au commerce des esclaves.* (*Voir* titre II, § 64 et Livre II, chap. XXXI.)

Plusieurs circonstances concernant le commerce maritime et la navigation commerciale, trouveront place dans le titre second, bien qu'elles ne soient pas du domaine *absolu* du droit maritime des nations, et bien qu'elles soient réglées exclusivement par la législation commerciale et les réglements particuliers de chaque pays, sans que les traités publics aient à s'en occuper. Nous les signalerons toutefois, parcequ'elles se rattachent en partie à l'objet et

[1]) Le premier de ces recueils a été publié de 1834 à 1844 à Paris chez P. J. Rey, en *dix volumes*; le second, en *cinq volumes*, a paru dans les années 1846 à 1849, chez F. A. Brockhaus à Leipzig.

concourent au but de cet ouvrage: ce sont notamment, les devoirs et les droits de l'armateur, du capitaine et des gens de mer; la police des ports, les déclarations en douane et la visite des marchandises par les agents du fisc, les assurances maritimes, le délaissement, les avaries, les contrats à la grosse, la visite de navigabilité, le jet à la mer, la baratterie, l'abordage, etc. etc.

§ 24.

Des institutions consulaires.

Une pensée protectrice du commerce a donné naissance à l'établissement des consuls à l'étranger.

Elus, dans le principe, par leurs nationaux pour juger leurs différends et pour leur servir d'intermédiaire auprès des fonctionnaires publics de leur résidence, les consuls reconnurent bientôt la nécessité d'obtenir du prince dont ils étaient les sujets, son approbation souveraine au choix dont-ils avaient été l'objet, pour que la magistrature qu'ils devaient exercer devint plus efficace et eût toute l'autorité dont elle avait besoin pour être réellement utile.

Enfin, le moment arriva où les gouvernements comprirent qu'il était de leur dignité et de l'intérêt même de l'état, que les consuls fussent *choisis* et *institués* par eux, et que ces fonctionnaires chargés de protéger leurs sujets commerçants et navigateurs dans les ports étrangers, reçûssent du prince leur investiture et exerçassent leur charge *en son nom.*

La célèbre ordonnance de Louis XIV, du mois d'août 1681, est le premier document officiel *important* qui ait donné à l'institution consulaire la fixité désirable, en définissant les devoirs et les obligations des consuls. [1])

L'accroissement qu'ont pris, depuis cent cinquante ans, les relations de commerce et de navigation entre les peuples, a donné une importance plus grande de jour en jour à l'institution consulaire.

Protecteurs des intérêts du commerce et de la navigation de leurs nationaux dans les ports où ils résident; juges de leurs différends en maintes occasions; commis à la surveillance des capitaines et de leurs équipages; sentinelles diplomatiques avancées de leur prince dans les pays étrangers, et comme tels, chargés

[1]) Aussi peut-on considérer la France comme la créatrice de cette magistrature du commerce, devenue avec le temps, qu'on nous permette cette expression, la *sœur jumelle* de la carrière diplomatique.

d'assurer l'exécution fidèle des traités et de couvrir de sa protection souveraine ses sujets, voyageant ou résidant sur le territoire étranger, etc., les consuls ont cessé d'être de simples agents commerciaux. Nous avons démontré ailleurs [1]) que les consuls sont agents diplomatiques et *ministres publics*; nous avons fait connaître la nature de leurs fonctions, de leurs prérogatives, attributions et immunités, et nous avons démontré, nous osons l'espérer du moins, pour tout homme pratique des affaires dipiomatiques, l'avantage qui résulterait pour l'état qui donne l'investiture aussi bien que pour l'institution consulaire elle-même, de l'adoption du principe *restreint* que nous avons posé, c'est à dire que tous les consuls fussent *envoyés* et entretenus par l'état, sujets nés du prince qui les emploie, et voués *uniquement* à l'exercice de leur charge, sans pouvoir *jamais* s'occuper d'affaires commerciales ou industrielles. « Pour qu'un consul », dit Warden, « soit utile à son pays « dans les arts, les sciences et les manufactures, il faut qu'il ne « se mêle pas de faire le commerce : de tels services ne peuvent « pas être rendus par celui dont l'esprit est absorbé par la soif « du gain. »

« C'est un grand mal », dit le commandeur José Ribeiro dos Santos, consul-général de Portugal, dans son excellent *Traité du consulat*, « c'est un grand mal que les affaires d'une nation soient « remises entre les mains d'étrangers. » N'est-il pas en outre très fâcheux, dirons nous, en nous unissant à l'opinion de Teulet, qu'un étranger *ait à exercer une autorité sur des négociants, des capitaines et gens de mer de la marine commerciale qui ne sont point ses nationaux réels?* Suppose-t-on que, par une fiction légale, le négociant étranger qui est ainsi revêtu du pouvoir consulaire, puise, dans ce pouvoir même, la capacité qui lui manque? [2])

[1]) Dans le 9e volume du Recueil des traités de commerce, etc., publié à Paris; dans le Dictionnaire du Diplomate et du Consul, publié en 1846; dans le Recueil des *Réglements consulaires* des Principaux états maritimes de l'Europe et de l'Amérique qui a paru en 1851.

[2]) Dans son discours du 2 mars 1838 (en l'honneur du comte Reinhard, mort le 25 décembre 1817, après avoir exercé les fonctions de ministre plénipotentiaire, et plus tard, de consul-général), discours prononcé à l'Institut de France, M. le prince de Talleyrand, dont l'opinion en ce qui concerne les consuls ne saurait être repoussée par qui que ce soit, s'exprimait comme il suit : « Après avoir été un ministre habile, « que de choses il faut encore savoir pour être un bon consul! Car les attributions « d'un consul sont variées à l'infini : elles sont d'un genre tout différent de celles des « autres employés des affaires étrangères. Elles exigent une foule de connaissances « pratiques, pour lesquelles *une éducation particulière* est nécessaire. Les consuls sont « dans le cas d'exercer dans l'étendue de leur arrondissement, vis-à-vis de leurs « compatriotes, les fonctions de juges, d'arbitres, de conciliateurs; souvent ils sont « officiers de l'état civil; ils remplissent l'emploi de notaires, quelquefois celui d'ad- « ministrateurs de la marine; ils surveillent et constatent l'état sanitaire; ce sont eux

Les réglements consulaires promulgués par les diverses puissances sont en général loin d'être complets; quelques uns toutefois peuvent être considérés comme des guides réels, dans le plus grand nombre de leurs dispositions, pour les consuls qui doivent en faire l'application; et les autres consuls étrangers pourraient les consulter parfois avec avantage, pour suppléer jusqu'à un certain point à l'insuffisance des réglements de leur propre gouvernement: ce sont notamment les réglements qui ont été tracés par la France, le Brésil, le Portugal, les États-Unis, la Grèce, la Prusse et la Russie; les réglements consulaires des autres pays laissent beaucoup à désirer: nous indiquerons les uns et les autres. [1])

Les traités conclus entre les diverses Puissances sont également restés fort incomplets en ce qui concerne les consuls, leurs attributions, prérogatives et immunités. Les plus essentiels à consulter, parcequ'ils sont les plus explicites et les plus étendus, sont ceux qui ont été conclus entre la France et l'Espagne en 1768 et 1769; entre la France et les États-unis de l'Amérique septentrionale, en 1778 et 1853; entre la France et la Russie, en 1787; enfin, quelque traités qui ont été signés entre les États de l'Europe et les nouveaux États de l'Amérique méridionale.

Les traités qui ont été conclus entre les Puissances chrétiennes et les États musulmans présentent des stipulations plus étendues

« qui, par leurs relations habituelles, peuvent donner une idée juste et complète de « la situation du commerce, de la navigation et de l'industrie particulière au pays « de leur résidence. »

La condition (pour être un bon consul), d'une *éducation particulière*; celle, ajouterons-nous, de l'âge qui donne l'expérience, ne semblent pas avoir beaucoup préoccupé celui des successeurs du prince de Talleyrand, qui a été ministre des affaires étrangères du gouvernement provisoire, en 1848: ce ministre pensait sans doute (contrairement à l'opinion du prince de Talleyrand), quand il a révoqué le plus grand nombre des consuls qui avaient servi sous le gouvernement monarchique, que les postes consulaires, même les plus élevés, pouvaient *avec utilité pour le pays* être remis à des hommes qui n'avaient aucun antécédent de services dans la carrière consulaire, soit parcequ'ils y étaient restés complètement étrangers jusqu'alors, soit parceque leur âge ne leur avait pas encore permis d'entrer dans l'administration publique. Qu'il nous soit permis, à cette occasion, de reproduire l'opinion d'un publiciste qui déposait, en 1849, ses pensées dans le journal *l'Assemblée nationale*: «Les choix les plus singuliers portèrent sur le corps consulaire, si parfaitement «soigné aux dernières époques du gouvernement de Louis-Philippe. On pût s'en «donner librement parcequ'il s'agissait de fonctionnaires en dehors du rayon de «toute surveillance. On offrait alors les consulats aux chefs de clubs, à tous ceux «qu'on voulait éloigner; ensuite on distribua ces postes aux favoris de la révolution «dans toute espèce de métiers; ..... c'était pour de pareilles gens qu'on destituait «les hommes spéciaux et capables qui avaient traversé tous les régimes sans être «atteints, parceque tous respectaient les services sans distinction de couleurs et «d'opinions; les consulats étaient autrefois une grande carrière et une spécialité.» (Tablettes d'une révolution dans l'*Assemblée nationale* du 2 avril 1849.)

[1]) *Voir* l'ouvrage déjà cité: Réglements consulaires des principaux états maritimes.

et plus précises que ne le sont les conventions entre Puissances chrétiennes, notamment les traités ou *capitulations*, de 1740 entre la France et la Porte ottomane, et de 1675 entre cette dernière Puissance et la Grande-Bretagne.

La connaissance de ces traités divers, les uns offrant des développements plus ou moins étendus sur les droits et les devoirs des consuls, ainsi que sur leurs privilèges, trop peu définis et beaucoup trop restreints en général; les autres, se bornant à stipuler, avec le droit d'établir des consuls, le *traitement* (en faveur de ces fonctionnaires), accordé ou qui sera accordé à ceux de la *nation la plus favorisée*; la connaissance, disons-nous, de ces traités divers devient le complément *des réglements particuliers* en ce que ceux-ci pourraient offrir d'insuffisant. Il ne saurait donc être sans intérêt de pouvoir rapprocher leurs stipulations des directions elles-mêmes tracées dans les réglements consulaires. Dans ce but nous croyons utile en signalant les réglements, édits, instructions et ordonnances que les divers gouvernements ont remis à leurs consuls, de signaler en même temps les traités (si non tous, du moins les plus importants), dans lesquels ces mêmes gouvernements ont fait entrer des clauses consacrées aux fonctions, droits et prérogatives des consuls.

Afin de faciliter les recherches, nous adopterons *l'ordre alphabétique* des puissances; pour chacune d'elles nous indiquerons *d'abord* les édits, ordonnances, décrets, réglements, etc.; *ensuite*, les traités conclus avec les autres gouvernements.

Autriche. 1° *Édits et instructions*: Édit politique de la navigation marchande du 25 avril 1774. — Édits et ordonnances des 10 mars 1779, 1er février 1783, 14 mars 1796, 9 février 1790, 24 février 1800, 13 novembre 1802, 4 décembre 1804, 30 novembre 1822, 4 mai et 9 octobre 1824, 5 juillet 1830, 27 décembre 1832, 11 septembre 1834, 13 novembre 1835.

2° *Traités*: Avec le Brésil, du 17 juin 1827 — l'Espagne, du 1 mai 1725 — les États-Unis, du 27 avril 1829 — la Grèce, du 4 mars 1835 — le Maroc, du 5 février 1805 — la Porte Ottomane, du 22 mai 1747 — la Russie, du 12 novembre 1785 — Tripoli, du 27 janvier 1749 — Tunis, du 23 décembre 1723 et 23 décembre 1748.

Belgique. 1° *Réglement d'organisation*, en 25 articles, du 29 septembre 1831, qui abroge l'arrêté du 22 janvier 1814.

2° *Traité*: Avec la Grèce, du 25 septembre 1840.

Brésil. 1° *Décret* concernant les consulats, en 80 articles, du 14 avril 1834, suivi, en 1838, d'un tarif. Ce réglement embrasse les fonctions et devoirs des consuls, et indique la ligne de conduite qu'ils doivent suivre dans les affaires *de prises maritimes.*

2° *Traités* : Avec l'Autriche, du 17 juin 1827 — le Danemarck, du 26 avril 1828 — la France, du 8 janvier 1826 — la Grande-Bretagne, du 17 août 1827 — les Pays-Bas, du 20 décembre 1818 — la Russie, du 10 avril 1828 — les Villes anséatiques, du 17 novembre 1827.

Danemarck. 1° *Réglements* : Aux ordonnances de 1748 et de 1759 a succédé l'instruction royale du 9 octobre 1824, en 31 articles, qui doit prendre rang parmi les réglements les plus satisfaisants sur les fonctions consulaires.

2° *Traités* : Avec l'Espagne, des 20 mars 1641 et 18 juillet 1742 — les États-Unis, du 26 avril 1826 — la Grande-Bretagne, du 29 novembre 1669 — le Maroc, du 27 juillet 1767 — la Porte Ottomane, du 14 octobre 1756 — la Russie, du 9 octobre 1782 — la Sardaigne (*voir* Sardaigne) — Tunis, du 6 décembre 1752 — Tripoli, du 22 janvier 1751.

Deux-Siciles. 1° *Réglements* : Décret et tarif du 16 juillet 1817. — Décrets des 4 décembre 1833 et 21 juillet 1838.

2° *Traités* : Avec l'Autriche, du 4 juillet 1846 — le Danemarck, du 13 janvier 1846 — la France, du 14 juin 1845 — les Pays-Bas, du 27 août 1753 — la Grande-Bretagne, du 29 avril 1845 — la Porte Ottomane, du 7 avril 1740 — la Russie, du 17 janvier 1787 — la Suède, du 6 avril 1748 — Tripoli, du 29 avril 1816 — Tunis, des 17 avril 1816 et 17 novembre 1833.

Equateur. *Traités* : Avec les États-Unis, du 13 juin 1839 — la France, du 6 juin 1843.

Espagne. 1° *Réglements* : Instructions du 4 septembre 1834.

2° *Traités* : Les traités avec la France, du 2 janvier 1768 et du 13 mai 1769, pourraient seuls, au besoin, faire connaître les principes de l'Espagne en ce qui concerne les fonctions et les prérogatives des consuls. — Les traités suivants règlent la position des consuls de l'Espagne à l'étranger et des consuls étrangers en Espagne.

Traités : Avec les États-unis, des 27 octobre 1795 et 2 février 1819 — la France, des 7 novembre 1659, 2 janvier

1768, 13 mars 1769 et 27 décembre 1774 — la Grande-Bretagne, des 17 décembre 1665 et 26 mai 1667 — le Maroc, du 1 mars 1799 — les Pays-Bas, des 30 janvier 1648 et 26 juin 1714 — la Porte Ottomane, du 14 septembre 1782 — Tripoli, du 10 septembre 1784 — les Villes anséatiques, des 26 janvier et 3 mai 1648.

États-Unis. 1° *Réglements*: L'instruction du 2 mars 1833, en 51 articles, est un guide réel pour les consuls, dans l'exercice de leurs fonctions.

2° *Traités*: Avec l'Amérique centrale, du 5 décembre 1825 — le Chili, du 7 mai 1832 — le Danemarck, du 26 avril 1832 — l'Equateur, du 13 juin 1839 — l'Espagne, du 27 octobre 1795 — la France, des 14 novembre 1788, 24 juin 1822 et 23 février 1853 — la Grande-Bretagne, du 19 novembre 1794 — la Grèce, du 22 décembre 1837 — le Hanovre, du 10 juin 1846 — le Maroc, du 7 mai 1828 — le Mexique, du 5 avril 1831 — la Porte Ottomane, du 18 décembre 1832 — la Russie, du 26 novembre 1838 — la Suède, du 4 juillet 1827 Tripoli, du 4 juin 1815 — Tunis, août 1797.

France. 1° *Réglements*: Édits du 15 mars 1669 — Ordonnance de la marine du mois d'août 1681 — Édits des années 1687, 1722, 1759, 8 juin 1778, 1779, 1781 — Instructions générales du mois d'août 1814 — Instructions de 1816. — Enfin, les ordonnances royales des 20, 21, 23 et 24 août 1833, des 23, 24, 25, 26, 27 octobre et 28 novembre de la même année — et les ordonnances royales des 12 et 28 mai 1836.

L'ensemble des ordonnances de 1833 et de 1836, qui reproduisent une grande partie des dispositions des édits indiqués avec les modifications que commandaient les changements survenus dans les habitudes, dans la législation et dans la politique, forment un *code complet* [1]) des règles que doivent suivre tant dans les ports des États musulmans,

[1]) Les réglements consulaires français sont les plus complets que nous connaissions ; ils sont une source précieuse d'enseignements à laquelle les consuls étrangers eux-mêmes peuvent avoir recours dans toutes les circonstances où les réglements qu'ils ont reçus du gouvernement qui les a institués, leur laissent quelque doute sur la ligne de conduite qu'ils ont à suivre pour en faire l'application ; nous les avons réunis dans l'ouvrage que nous avons publié en 1851 sous le titre de *Réglements consulaires des principaux états maritimes de l'Europe et de l'Amérique* ; c'est à cet ouvrage que nous devons renvoyer le lecteur. Le gouvernement français a promulgué, en 1852, une loi qui devient un appendice, fort utile à consulter, des ois et

que dans les pays de chrétienté, les consuls français : intervention, police de la navigation, naufrages et sauvetages,

ordonnances royales rendues antérieurement ; nous croyons devoir reproduire ici ce document officiel *in extenso*.

Loi relative à la juridiction des consuls de France en Chine et dans les États de l'iman de Mascate.

TITRE PREMIER. — JURIDICTION CONSULAIRE EN CHINE.

Chapitre I. — Juridiction civile.

Art. 1. Les contestations en matière civile et commerciale qui s'élèveraient, en Chine, entre Français, seront jugées par les tribunaux consulaires, conformément à celles des dispositions de l'édit du mois de juin 1778 qui sont encore en vigueur dans les échelles du Levant et de Barbarie, sauf les dispositions contenues aux trois articles suivants.

Art. 2. Les tribunaux consulaires jugeront en dernier ressort :

1° Toutes les demandes dans lesquelles les parties justiciables de ces tribunaux, et usant de leurs droits, auront déclaré vouloir être jugées définitivement et sans appel ;

2° Toutes les demandes personnelles ou mobilières dont le principal n'excédera pas 3,000 fr. ;

3° Les demandes reconventionnelles ou en compensation, lors même que, réunies à la demande principale, elles excéderaient 3,000 fr.

Si l'une des demandes principales ou reconventionnelles s'élève au-dessus des limites ci-dessus indiquées, le tribunal ne prononcera sur toutes qu'en premier ressort.

Néanmoins, il sera statué en dernier ressort sur les demandes en dommages-intérêts, lorsqu'elles seront fondées exclusivement sur la demande principale elle-même.

Art. 3. L'appel des jugements rendus en premier ressort par les tribunaux consulaires sera porté devant la cour d'appel de Pondichéry.

Il y sera procédé conformément aux lois et ordonnances qui régissent l'administration de la justice dans les établissements français de l'Inde.

Art. 4. Le recours en cassation contre les jugements en dernier ressort rendus par les tribunaux consulaires n'est ouvert aux parties que pour cause d'excès de pouvoir.

Art. 5. Les contestations entre Français et Chinois seront réglées conformément aux dispositions de l'art. 25 du traité du 24 septembre 1844.

Chapitre II.

Art. 6. La loi du 28 mai 1836, relative aux contraventions, délits et crimes commis par des Français dans les échelles du Levant et de Barbarie, est applicable aux contraventions, délits et crimes commis par des Français en Chine, sauf les modifications résultant du présent chapitre.

Art. 7. Les jugements par défaut en matière correctionnelle pourront être attaqués par la voie de l'appel, après les délais de l'opposition.

Art. 8. Les attributions conférées par la loi de 1836 à la cour d'appel et au tribunal de première instance d'Aix appartiendront à la cour d'appel et au tribunal de première instance de Pondichéry, lesquels procéderont et statueront, suivant les cas, conformément aux lois ou ordonnances concernant l'organisation de l'ordre judiciaire et l'administration de la justice dans les établissements français de l'Inde, en observant, néanmoins, les dispositions des art. 62 (§ 2), 66 (§ 3 et suivants) et 68 de ladite loi du 28 mai 1836.

Art. 9. En cas de contumace, l'ordonnance de contumace sera notifiée tant au domicile de l'accusé qu'à la chancellerie du consulat, où elle sera affichée.

Art. 10. Ne pourront être cités comme témoins devant la cour ou le tribunal de Pondichéry, que ceux qui seraient présents sur le territoire de Pondichéry.

Art. 11. Les prévenus et condamnés qui, dans les cas prévus par les art. 58 et 64 de la loi du 28 mai 1836, devront être transférés à Pondichéry, pourront, à défaut de navires français ou dans le cas où les capitaines refuseraient de les embarquer, en vertu du paragraphe 2 de l'art. 80 de ladite loi, être embarqués sur bâtiments étrangers, à la diligence du consul.

délits et crimes, jugements, prises maritimes, actes de l'État civil, police sanitaire, etc. etc.

En matière correctionnelle, le prévenu, s'il demande à n'être pas transféré, demeurera, en état, au lieu de sa détention.

En matière criminelle, la même faculté pourra être accordée au prévenu, sur sa demande, par le consul. Néanmoins, le procureur général et la cour pourront toujours ordonner que le prévenu soit transféré.

Art. 12. Les consuls, indépendamment de l'extrait de leurs ordonnances et jugements, qu'aux termes de l'art. 78 de la loi du 28 mai 1836 ils doivent adresser au ministre des affaires étrangères, enverront directement pareil extrait au procureur général près la cour d'appel de Pondichéry, qui pourra réclamer l'envoi des pièces et procédures.

TITRE II. — JURIDICTION CONSULAIRE DANS LES ÉTATS DE L'IMAN DE MASCATE.

Art. 13. Les dispositions des art. 1, 2, 3 et 4 de la présente loi sont applicables aux consulats de France dans les États de l'iman de Mascate.

Néanmoins, la juridiction en dernier ressort du tribunal consulaire, dans les cas prévus par les paragraphes 3, 4 et 5 de l'art. 2, est fixée à 1,500 fr.

La cour d'appel de l'île de la Réunion remplira, pour les consulats, les fonctions attribuées par lesdits articles à la cour d'appel de Pondichéry.

Art. 14. Sont également applicables aux contraventions, délits et crimes commis par des Français dans les États de l'iman de Mascate, les dispositions du chap. II de la présente loi.

Les attributions conférées par les dispositions qui précèdent aux autorités judiciaires de Pondichéry seront exercées par celles de l'île de la Réunion et du tribunal de Saint-Denis, conformément aux règles de leur organisation.

Ne seront cités comme témoins que ceux qui seront présents dans l'île de la Réunion.

Art. 15. Les contestations entre les sujets de l'iman de Mascate et les Français, dont les consuls de France sont appelés à connaître par l'art. 6 du traité du 17 novembre 1844, seront jugées conformément aux dispositions des art. 1, 2, 3 et 4 de la présente loi.

TITRE III. — DE L'EXERCICE DU DROIT DE HAUTE POLICE.

Art. 16. Les consuls de France en Chine et dans les États de l'iman de Mascate seront investis du droit de haute police conféré aux consuls de France dans les échelles du Levant, par les art. 82 et 83 de l'édit du 1778.

Art. 17. En cas d'urgence, et s'il y a impossibilité absolue de renvoyer directement en France le Français expulsé en vertu de ce droit, le Français pourra être embarqué sur bâtiments nationaux ou étrangers, pour être dirigé, suivant les circonstances, sur l'un des établissements français dans les Indes ou dans l'Océanie, ou sur un lieu de station navale française.

TITRE IV. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Art. 18. Les fonctions attribuées aux consuls par les articles qui précèdent seront remplies, à Canton ou à Macao, par l'officier de la mission diplomatique en Chine, que le président de la république désignera.

En cas de vacance des consulats, d'absence ou d'empêchement des consuls en Chine ou dans les États de l'iman de Mascate, les officiers ou autres personnes, appelées à remplacer, suppléer ou représenter les consuls, exerceront les fonctions qui sont attribuées à ces derniers par la présente loi.

Le traité conclu le 23 février 1853, entre la France et les États-Unis, étant postérieur à la publication du Recueil des *Réglements consulaires* que nous avons fait paraître en 1851, nous espérons qu'on nous saura gré de l'insérer ici : bien qu'il n'établisse pas la différence que nous voudrions voir adopter entre les consuls envoyés et les consuls pris parmi les habitants du pays dans lequel ils sont institués, ce document renferme sur les fonctions et privilèges consulaires des dispositions qui deviennent une sorte de complément des instructions et traités que nous avons réunis dans le Recueil des réglements consulaires des principaux États maritimes.

Art. 1. Les consuls généraux, consuls et vice-consuls ou agents consulaires nommés par la France et les États-Unis seront reciproquement admis et reconnus

2° *Traités* : Entre la France et le Brésil, du 8 janvier 1826 — le Danemarck, des 23 août 1742 et 9 février 1842 —

en présentant leurs provisions sous la forme établie dans les pays respectifs. On leur délivrera, sans aucuns frais, l'exéquatur nécessaire à l'exercice de leurs fonctions, et, sur l'exhibition de cet exequatur, les autorités territoriales, fédérales ou d'État, judiciaires et administratives des ports, villes et lieux de leurs résidence et arrondissement consulaire, les y feront jouir, aussitôt et sans difficulté, des prérogatives accordées réciproquement. Le gouvernement qui accorde l'exequatur aura la faculté de le retirer en indiquant les motifs pour lesquels il juge convenable de le faire.

2. Les consuls généraux, consuls et vice-consuls ou agents consulaires français et des États-Unis, jouiront, dans les deux pays, des privilèges généralement attribués à leurs fonctions, tels que l'immunité personnelle, hormis le cas de crime, l'exemption des logements militaires, du service de la milice ou de la garde nationale, et autres charges de même nature, et celle de toutes les contributions directes et personnelles, fédérales, d'État ou municipales ; si toutefois lesdits consuls généraux, consuls, vice-consuls ou agents consulaires étaient citoyens du pays de leur résidence, s'ils y étaient ou y devenaient propriétaires, ou qu'ils y fissent le commerce, ils seraient soumis, sous le bénéfice du traitement accordé aux agents commerciaux, à la même juridiction que les autres citoyens du pays, propriétaires ou commerçants, et aux mêmes taxes et impositions que ceux-ci.

Ils pourront placer, au-dessus de la porte extérieure de leurs chancelleries ou de leurs maisons d'habitation, un tableau aux armes de leur nation, avec une inscription portant ces mots : *Consul de France* ou *Consul des États-Unis* ; ils pourront aussi y arborer le drapeau de leur pays.

Ils ne pourront jamais être contraints à comparaître comme témoins devant les tribunaux. Quand la justice du pays aura quelque déclaration juridique ou déposition à recevoir d'eux, elle les invitera par écrit à se présenter devant elle et, en cas d'empêchement, elle devra leur demander leur témoignage par écrit, ou se transporter à leur domicile, pour l'obtenir de vive voix.

Les élèves consuls jouiront des mêmes privilèges et immunités personnelles que les consuls généraux, consuls, vice-consuls, ou agents consulaires.

En cas de décès, d'empêchement ou d'absence de ces derniers, leurs élèves consuls, chanceliers et secrétaires seront de plein droit admis à gérer, par intérim, les affaires des postes respectifs, et jouiront, pendant la durée de cette gestion intérimaire, des prérogatives accordées aux titulaires.

3. Les chancelleries et habitations consulaires seront inviolables : les autorités locales ne peuvent les envahir, sous aucun prétexte, et ne pourront, dans aucun cas, visiter ni saisir les papiers qui y seront renfermés. Elles ne sauraient, dans aucun cas, servir de lieux d'asile.

4. Les consuls généraux, consuls, vice-consuls ou agents consulaires de l'un et l'autre pays auront le droit de s'adresser aux autorités locales territoriales ou fédérales, judiciaires et administratives, dans toute l'étendue de leur arrondissement consulaire, pour réclamer contre toute infraction aux traités ou conventions existant entre la France et les États-Unis, et pour protéger officieusement les droits et les intérêts de leurs nationaux, notamment en cas d'absence : à défaut d'agents diplomatiques de leur nation, ils seront au besoin autorisés à recourir au gouvernement général ou fédéral du pays dans lequel ils exercent leurs fonctions.

5. Les consuls généraux et consuls respectifs seront libres d'établir, dans tels lieux de leur arrondissement où ils le jugeront utile, des vice-consuls ou agents consulaires, qui pourront être choisis indistinctement parmi les Français, les Américains des États-Unis ou les citoyens des autres pays. Ces agents, dont la nomination sera soumise, bien entendu, à l'approbation des gouvernements respectifs, seront munis d'un brevet délivré par le consul qui les aura institués et sous les ordres duquel ils agiront.

6. Les consuls généraux, consuls, vice-consuls ou agents consulaires auront le droit de recevoir dans leurs chancelleries ou bureaux, au domicile des parties, ou à bord des bâtiments, les déclarations des capitaines, équipages, passagers, négociants ou citoyens de leur pays, et tous les actes qu'ils voudront y passer.

Les consuls généraux, consuls, vice-consuls ou agents consulaires respectifs auront, en outre, le droit de recevoir, conformément aux lois et réglements de leur

l'Equateur, du 6 juin 1843 — l'Espagne, des 7 novembre 1659, 2 janvier 1768, 13 mars 1769 et 27 décembre 1774 —

pays, dans leurs chancelleries ou bureaux, tous actes conventionnels passés entre des citoyens de leur pays et des citoyens ou habitants du pays où ils résident, et même tous actes de ces derniers, pourvu que ces actes aient rapport à des biens situés ou à des affaires à traiter sur le territoire de la nation à laquelle appartiendra le consul ou l'agent devant lequel ils seront passés.

Les expéditions desdits actes dûment légalisées par les consuls généraux, consuls, vice-consuls ou agents consulaires, et munies du cachet officiel de leur consulat ou agence consulaire, feront foi en justice dans tous les tribunaux de France et des États-Unis, comme le feraient les originaux eux-mêmes.

7. Dans tous les États de l'Union où les lois actuelles le permettent, aussi longtemps que lesdites lois resteront en vigueur et avec la même portée, les Français jouiront du droit de posséder des biens meubles et immeubles, au même titre et de la même manière que les citoyens des États-Unis : ils pourront en disposer librement et sans réserve, à titre gratuit ou onéreux, par donation, testament ou autrement, comme les habitants eux-mêmes, et ne seront, dans aucun cas, soumis à des droits de mutation, de succession ou autres différents de ceux payés par ces derniers, ou à des taxes qui ne leur seraient pas également imposées.

Quant aux États de l'Union dont la législation actuelle ne permet pas aux étrangers de posséder des biens immeubles, le Président s'engage à leur recommander de passer les lois nécessaires pour leur conférer ce droit.

De même, et en se réservant toutefois la faculté d'appliquer ultérieurement la réciprocité en matière de possession et de succession, le gouvernement français reconnaît aux citoyens des États-Unis le droit de jouir en France, en matière de propriété mobilière, immobilière et de succession, du traitement identique dont jouissent en France, en pareille matière, les citoyens français.

8. Les consuls généraux, consuls, vice-consuls ou agents consulaires respectifs seront exclusivement chargés de l'ordre intérieur à bord des navires de commerce de leur nation, et connaîtront seuls de tous les différends qui se seront élevés en mer ou s'élèveront dans les ports, entre le capitaine, les officiers et les hommes inscrits sur le rôle d'équipage, à quelque titre que ce soit, particulièrement pour le réglement des salaires et l'exécution des engagements réciproquement consentis. Les autorités locales ne pourront s'immiscer, à aucun titre, dans ces différends, et devront prêter main-forte aux consuls, lorsqu'ils la requerront, pour faire arrêter et conduire en prison ceux des individus inscrits sur le rôle d'équipage, à quelque titre que ce soit, qu'ils jugeront à propos d'y envoyer. Ces individus seront arrêtés, sur la seule demande des consuls, adressée par écrit à l'autorité locale et appuyée d'un extrait officiel du registre de bord ou rôle d'équipage, et seront tenus, pendant tout le temps de leur séjour dans le port, à la disposition des consuls. Leur mise en liberté s'effectuera sur une simple demande des consuls faite par écrit. Les frais occasionnés par l'arrestation et la détention de ces individus seront payés par les consuls.

9. Les consuls généraux, consuls, vice-consuls ou agents consulaires respectifs pourront faire arrêter les officiers, matelots et toutes les autres personnes faisant partie des équipages, à quelque titre que ce soit, des bâtiments de guerre ou de commerce de leur nation, qui seraient prévenus ou accusés d'avoir déserté desdits bâtiments, pour les renvoyer à bord, ou les transporter dans leur pays. A cet effet, ils s'adresseront, les consuls de France aux États-Unis, aux magistrats désignés dans l'acte du congrès du 4 mai 1826, c'est-à-dire indistinctement à toutes les autorités fédérales, d'état ou municipales; les consuls des États-Unis en France, à toutes les autorités compétentes, et leur feront, par écrit, la demande de ces déserteurs, en justifiant, par l'exhibition des registres du bâtiment, ou du rôle d'équipage, ou par d'autres documents officiels, que les hommes qu'ils réclament faisaient partie dudit équipage. Sur cette seule demande, ainsi justifiée, et sans qu'aucun serment puisse être exigé des consuls, la remise des déserteurs ne pourra leur être refusée, à moins qu'il ne soit dûment prouvé qu'ils étaient citoyens du pays où l'extradition est réclamée, au moment de leur inscription sur le rôle ou de leur arrivée au port du débarquement. Il leur sera donné toute aide et protection pour la recherche, la saisie et l'arrestation de ces déserteurs, lesquels seront même détenus et gardés dans les prisons du pays, à la réquisition et aux frais des consuls, jusqu'à

les États-Unis, des 14 novembre 1788, 24 juin 1822 et 23 février 1853 — la Grande-Bretagne, des 11 avril 1713, 14 septembre 1786 et 15 janvier 1787 — le Maroc, du 28 mai 1767 — le Mecklenbourg-Schwerin, des 18 septembre 1779 et 19 juillet 1836 — le Mexique, du 8 mai 1827 — les Pays-Bas, du 27 avril 1662 — la Perse, des mois de septembre 1708, août 1715 et janvier 1808 — la Porte Ottomane, du mois de février 1535, des 6 juillet 1581 et 20 mai 1614, et les capitulations de 1740 — la Russie, du 11 janvier 1787 — Tripoli, des années 1672, 1685, 1698, 1710 et 1720, du

ce que ces agents aient trouvé une occasion de les faire partir. Si pourtant cette occasion ne se présentait pas dans un délai de trois mois, à compter du jour de l'arrestation, les déserteurs seraient mis en liberté et ne pourraient plus être arrêtés pour la même cause.

10. Les consuls généraux, consuls, vice-consuls ou agents consulaires respectifs recevront les déclarations, protestations et rapports de tous capitaines de bâtiments de leur nation, pour raison d'avaries essuyées à la mer, ils feront procéder à la constatation de l'arrimage, et ils seront, à moins de stipulations contraires entre les armateurs, les chargeurs, et les assureurs, chargés du soin de régler ces avaries. Si des habitants du pays où résident les consuls ou des citoyens d'une tierce nation, se trouvaient intéressés dans lesdits avaries, et que les parties ne pussent s'entendre à l'amiable, le recours à l'autorité locale compétente serait de droit.

11. Toutes les opérations relatives au sauvetage des navires français naufragés sur les côtes des États-Unis, et des navires américains naufragés sur les côtes de France, seront respectivement dirigées par les consuls généraux, consuls, vice-consuls de France aux États-Unis, et par les consuls généraux, consuls et vice-consuls américains en France, et jusqu'à leur arrivée, par les agents consulaires respectifs, là où il existera une agence; dans les lieux et ports où il n'existerait pas d'agence, les autorités locales auront, en attendant l'arrivée du consul dans l'arrondissement duquel le naufrage aurait eu lieu et qui devrait être immédiatement prévenu, à prendre toutes les mesures nécessaires pour la protection des individus et la conservation des effets naufragés.

Les autorités locales n'auront, d'ailleurs, à intervenir que pour maintenir l'ordre, garantir les intérêts des sauveteurs, s'ils sont étrangers aux équipages naufragés, et assurer l'exécution des dispositions à observer pour l'entrée et la sortie de marchandises sauvées.

Il est bien entendu que ces marchandises ne seront tenues à aucun droit de douane, si elles doivent être réexportées, et que, si elles sont admises à la consommation, on leur accordera les modérations de droit consacrées par la législation douanière des pays respectifs.

12. Les consuls généraux, consuls, vice-consuls ou agents consulaires respectifs, ainsi que leurs élèves consuls, chanceliers et secrétaires, jouiront, dans les deux pays, de tous les autres priviléges, exemptions et immunités qui pourraient par la suite être accordés aux agents de même rang de la nation la plus favorisée.

13. La présente Convention restera en vigueur pendant dix ans, à partir de l'échange des ratifications, lesquelles seront données conformément aux constitutions respectives des deux pays, et échangées à Washington dans le délai de six mois, ou plus tôt, si faire se peut. Dans le cas où aucune des parties n'aurait notifié, douze mois avant l'expiration de ladite période de dix ans, son intention d'en faire cesser les effets, la Convention continuera à rester en vigueur encore une année, et ainsi de suite d'année en année, jusqu'à l'expiration d'une année, à partir du jour où l'une ou l'autre des parties l'aura dénoncée.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs l'ont signée et y ont apposé leurs cachets respectifs.

Fait à Washington, le 23 février, *anno Domini* 1853.

(*L. S.*) Signé SARTIGES.
(*L. S.*) Signé EDWARD EVERETT.

9 juin 1727, 9 novembre 1742 et 12 décembre 1774 — Tunis, du 11 août 1830 — Vénézuéla, du 25 mars 1843.

Parmi ces divers traités de la France, renfermant des stipulations relatives aux fonctions et prérogatives consulaires, ceux qui présentent les clauses les plus étendues, et qui définissent avec plus de détail les attributions et les privilèges, nous devons signaler les traités avec l'Espagne, les États-Unis, le Mexique, la Porte Ottomane et la Russie.

La position respective des consuls français et portugais a été fixée par la déclaration ministérielle échangée en 1814, établissant « *la parfaite réciprocité* ».

Grande-Bretagne. 1° *Réglements* : Instructions générales peu étendues, que Mac-Culloch a reproduites dans son *Dictionary of Commerce* : elles dérivent des instructions des 5 juillet 1825, et de celles de l'année 1826 et du 18 mai 1829.

2° *Traités* : Avec le Brésil, du 17 août 1827 — la Colombie, du 18 avril 1825 — le Danemarck, du 29 novembre 1669 — l'Espagne, des 17 décembre 1665 et 3 mai 1667 — les États-Unis, du 19 novembre 1794 — la France, des 11 avril 1713, 14 novembre 1786 et 15 janvier 1787 — le Maroc, de l'année 1721, du 14 juin 1801 et du mois de janvier 1824 — la Porte Ottomane, du septembre 1675 et du 5 janvier 1809 — le Portugal, des 29 janvier 1642 et 19 février 1810 — Rio de la Plata, du 2 février 1825 — la Russie, du 10 février 1797 — Tripoli, des 19 septembre 1751 et 22 juillet 1762 — Tunis, des 1er octobre 1751 et de l'année 1762.

Grèce. 1° *Réglements* : Instructions ministérielles, fort bien tracées, en 68 articles, approuvées par le roi Othon, le 1er janvier 1834, suivies, le 14 décembre 1834 et le 30 janvier 1835, d'instructions sur la comptabilité, le service des chancelleries, les circonscriptions consulaires, etc. ; instructions du 14 décembre 1834, en 15 articles, et du 30 janvier 1835, en cinq chapitres.

2° *Traités* : Avec l'Autriche, du 4 mars 1835 — la Belgique, du 25 septembre 1840 — les États-Unis, du 22 décembre 1837 — le Hanovre, du 29 janvier 1846 — la Prusse, du 12 novembre 1839 — la Suède, du 4 décembre 1836.

Hanovre. Traités : Avec les États-Unis, du 10 juin 1846 — la Grèce, du 29 janvier 1846.

Mecklenbourg-Schwerin. 1° *Instructions consulaires* de 1818.

2° *Traités*: Avec la France, des 18 septembre 1779 et 19 juillet 1836 — les États-Unis, du 5 avril 1831.

Mexique. Traités: Avec la France, du 8 mai 1727 — la Prusse, du 8 février 1831.

Pays-Bas. 1° *Réglements*: Ordonnances du 28 octobre 1791, de l'année 1786, du 15 octobre 1807, du 22 janvier et du 26 octobre 1814, du 2 janvier 1816, des 30 janvier et 31 juillet 1817; — et, surtout, le réglement en 32 articles, du 3 avril 1818, renfermant des instructions utiles sur plusieurs points, mais dont nous voudrions voir effacer l'article 31 qui fournit de trop minutieux détails à l'occasion des dépenses de service laissées à la charge des consuls.

2° *Traités*: Avec la Colombie, du 1 mai 1829 — l'Espagne, des 30 janvier 1648 et 26 juin 1714 — la France, du 27 avril 1662 — le Maroc, des années 1683 et 1684, et celui du 21 novembre 1752 — le Mexique, du 15 juin 1827 — la Porte Ottomane, du mois de décembre 1680 — le Portugal, des 6 août 1661 et 12 octobre 1679 [1]) — la Suède, du 12 octobre 1769 — Tunis, des 20 septembre 1662 et 19 juillet 1713.

Portugal. 1° *Instructions consulaires* du 9 octobre 1789. Ces instructions ont été l'occasion, pour MM. le commandeur José Ribeiro dos Santos, consul général de Portugal, et le docteur José Feliciano de Castilho Barreto, vice-consul, de se livrer sur les fonctions, attributions et prérogatives consulaires, à un travail utile, instructif et du plus réel intérêt pour les consuls de tous les pays; ils l'ont publié, en deux volumes, dans l'année 1839, à Hambourg, sous le titre de « *Traité du consulat* » (en langue française).

2° *Traités*: Avec la France (déclaration de 1814, établissant une parfaite réciprocité) — la Grande-Bretagne, des 29 janvier 1642 et 29 janvier 1810; le Maroc, de l'année 1772 — les Pays-Bas, du 6 août 1661 — la Russie, du 16 décembre 1789 — Tripoli, du 14 mai 1779.

Prusse. 1° *Réglement consulaire* qui laisse peu à désirer, en 17 articles, publié le 18 septembre 1796; circulaires ministérielles des 30 janvier 1815, 23 août 1816, 15 juin 1830, 5 octobre 1833, 24 avril 1834, 6 janvier 1837, 9 mars 1839,

[1]) Ces deux traités se trouvent dans le Recueil de Dumont, tomes VI et VIII.

6 novembre 1840, 16 avril 1845. Sous le titre de « *Manuel pratique du consulat* », M. de Mensch, conseiller du commerce de S. M. le roi de Saxe, a pris texte des réglements et instructions consulaires de la Prusse, pour publier, en 1846, un livre consacré spécialement aux consuls de Prusse et des États de l'Association des douanes allemandes (*Zollverein*); mais qui peut être consulté avec avantage par tous les consuls des autres nations.

2° *Traités*: Avec l'Autriche, du 22 mars 1817 — le Brésil, du 9 juillet 1827 — les États-Unis, des 11 juin 1799 et 1er mai 1818 — la Grèce, du 12 novembre 1839 — le Méxique du 18 février 1831 — la Porte Ottomane, du 31 janvier 1790 — la Russie, du 19 décembre 1818.

Russie. 1° *Réglements*: La Russie, gouvernement de précision et de persévérance dans la poursuite de ses projets et des mesures utiles qu'il adopte; qui étend, de plus en plus, ses rélations, et veut recevoir de ses agents politiques à l'étranger d'utiles informations; la Russie a tracé pour ses consuls, depuis le commencement du siècle, des instructions précises et bien entendus. Le réglement pour les consuls russes en Europe et en Amérique, en 55 articles, approuvé par l'empereur Alexandre, le 25 octobre 1820, est pour ces fonctionnaires un guide certain dans l'exercice de leur charge. Pour suppléer aux dispositions qui auraient pû paraître ininsuffisantes, ou pour les expliquer, des instructions supplémentaires ont été tracées le 7 août 1827. Nous devons également signaler deux ordonnances de l'année 1824, et celles des 31 janvier et 21 février 1825, 5 octobre 1826 et du 5 mars 1831.

2° *Traités*: Avec le Danemarck, du 19 octobre 1782 — la France, du 11 janvier 1787 — la Grande-Bretagne, du 10 février 1797 — la Perse, du 22 février 1828 — la Porte Ottomane, du 10 juillet 1774 — le Portugal, du 27 décembre 1798 — la Prusse, du 19 décembre 1818 — la Suède, du 13 mars 1801.

Sardaigne. 1° *Réglement consulaire* du 23 juillet 1835, en 103 articles.

2° *Traités*: Avec le Danemarck [1]), du 30 juillet 1789 —

[1]) Ce traité a été conclu entre le Danemarck et la république de Gènes dont le territoire a été placé, en 1815, sous le sceptre de S. M. le roi de Sardaigne.

les États-Unis, du 26 novembre 1838 — la Grande-Bretagne, du 19 septembre 1699 — le Maroc, du 30 juin 1825 — la Porte Ottomane, du 25 octobre 1823 — la Suède, du 13 mars 1796.

Suède. 1° *Réglements* : Les ordonnances qui régissent l'institution consulaire en Suède sont des années 1793 et 1830.

2° *Traités* : Avec le Danemarck, du 13 août 1645 — les Deux-Siciles, du 6 avril 1748 — les États-Unis, du 3 avril 1783 — la Grande-Bretagne, du 5 février 1766 — les Pays-Bas, du 12 octobre 1679 — la Porte Ottomane, des 10 janvier et 16 août 1737 — la Russie, du 13 mars 1801 — la Sardaigne, du 13 mars 1796 — Tripoli, du 15 avril 1741.

Uruguay. 1° *Réglement consulaire* de l'année 1835.

2° *Traités* : Avec la France, du 8 avril 1836, ratifié en France le 7 décembre 1839.

Vénézuéla. Traités : Avec la France, du 5 juin 1833 — les Villes anséatiques, du 27 mai 1837.

Villes anséatiques. Traités : Avec le Brésil, du 17 novembre 1827 — l'Espagne, des 26 janvier et 3 mai 1648 — Vénézuéla, du 27 mai 1837.

Tous les traités qui viennent d'être indiqués, et d'autres encore qui renferment des clauses moins étendues en ce qui concerne les consuls, se trouvent (à l'exception des deux qui ont fait l'objet *d'une observation,* aux Pays-Bas), dans les deux recueils dont nous avons donné le titre au § 22.

Divers États ont publié des ordonnances qui étendent plus ou moins les prérogatives et les immunités des consuls étrangers sur leur territoire : en général, les dispositions de ces ordonnances sont plus restrictives que favorables, et nous ajouterons, plus restrictives *sur le papier,* dans plusieurs pays, que dans *la pratique.* En Autriche, ce sont les ordonnances du 31 août 1762, 14 août 1817 et 12 décembre 1831 ; en Danemarck, la circulaire de l'année 1821 adressée aux légations étrangères par le ministère danois ; en Espagne, les décrets du 1er janvier 1765 et du 8 mai 1827 ; dans les Pays-Bas, l'arrêté du 5 juin 1822 ; en France, l'arrêt de la cour de cassation du 26 août 1832, en ce qui concerne le service de la garde nationale, les lettres du ministre des affaires étrangères des 18 août 1818 et 25 mai 1819, au garde

des sceaux, ministre de la justice; l'avis du conseil d'état du 28 octobre 1806; les décisions du conseil des prises rendues sur le rapport de M. Portalis (*voir* Livre II, chap. XXX); le jugement du tribunal de première instance de Paris, en date du 1er décembre 1840, faisant application aux consuls du décret du 13 Vendemiaire an X (2 octobre 1801), concernant *les agents diplomatiques étrangers,* etc. etc.

Quoiqu'il en soit, si les réglements, si les décisions ministérielles, si les traités sont restés stationnaires dans leur forme et dans leurs expressions en parlant des consuls, la raison publique a marché et l'opinion générale est plus favorable aux consuls que la lettre même des ordonnances et des traités. Aussi les *consuls envoyés,* entretenus par l'État, sujets du souverain qui les emploie, sont-ils traités, généralement, avec une distinction particulière par les autorités supérieures des villes où ils sont appelés à exercer leur charge, et obtiennent-ils, de la part des gouvernements, à l'époque de leur installation, *des facilités* qui font exception aux lois générales.

Le Royaume des Deux-Siciles et celui de la Grande-Bretagne nous semblent être les seuls États en Europe, auprès desquels les consuls rencontrent le moins de faveur.

En 1832, nous écrivions, en ce qui concerne, sur ce point, le gouvernement anglais, les quelques lignes que nous allons reproduire; aucune circonstance n'est venue, depuis, modifier l'opinion que nous avons exprimée alors:

« Il est digne de remarque que la nation la plus commerçante du globe soit celle qui conteste le plus aux consuls étrangers les immunités, attributions et privilèges qui leur sont généralement accordés (*de facto*) dans les autres pays de chrétienté. On doit regretter qu'un gouvernement sage, éclairé, libéral comme celui de la Grande-Bretagne, dont tous les actes tendent à favoriser le développement de l'industrie, du commerce et de la liberté, n'ait pas encore adopté, sur ce point, les principes plus généreux de la France, principes généralement admis, *dans la pratique,* par les autres nations; ou que du moins les consuls étrangers dans les îles Britanniques (et particulièrement ceux qui, sujets du pays qui les a envoyés, ne se livrent pas au commerce), ne soient pas appelés à jouir, par voie de réciprocité, des mêmes immunités et privilèges, de la même *indépendance* et de la même *latitude dans l'exercice de leurs fonctions,* dont les consuls de la Grande-Bretagne jouissent partout, et notamment en France, en Espagne, en Portugal, en Hollande, en Belgique, en Prusse, etc. Dans ces divers

États, on a reconnu avec raison qu'il y avait lieu d'établir une distinction entre les consuls *envoyés* par les gouvernements dont ils sont les sujets, pour surveiller les intérêts commerciaux de leurs nationaux, sans pouvoir eux-mêmes se livrer au commerce, et les consuls pris dans la localité, parmi les citoyens du pays, ou parmi les étrangers qui y sont établis en qualité de négociants; ceux-ci par leurs affaires commerciales restent placés sous la loi commune; les autres sont en dehors de cette loi. [1])

La pensée anglaise, en ce qui concerne les consuls étrangers, a été transportée dans les îles Joniennes, que le traité du 5 novembre 1815 a placées sous le *protectorat* de la Grande-Bretagne (protectorat auquel aurait dû mettre fin la création, par le concours de toutes les grandes puissances de l'Europe, d'un Royaume grec). Le traité de 1825 porte, article VII: « Il ne sera accrédité « aux États-Unis des îles Joniennes que des *agents commerciaux* « ou consuls, chargés, uniquement, de la gestion des relations com- « merciales. » Cette *définition sommaire* de la nature des fonctions consulaires, dans les Iles joniennes, n'avait évidemment pour but que d'indiquer, en d'autres termes, qu'il ne serait point accrédité, auprès du pouvoir exécutif de l'État septinsulaire, d'agents chargés de fonctions diplomatiques *de la nature de celles que remplissent les légations* établies, par les souverains, dans la capitale des divers états du globe. En effet, la présence de semblables agents eût été une sorte d'anomalie avec l'état *de protection* qui attribue et place au nombre des droits de la puissance protectrice, l'entretien, au moyen de ses propres agents au dehors, des relations *politiques* des États-Unis Joniens avec les nations étrangères. Les consuls étrangers, aux termes mêmes du traité de 1825, que le gouvernement anglais a eu soin de faire insérer dans la constitution de l'État septinsulaire, *rédigée sous l'inspiration de ses agents,* ne pouvaient donc être admis avec la qualité et la capacité de *chargés d'affaires*; mais combien est restée éloignée de cette position celle qui leur a été faite dans les États-Unis Joniens, position fausse contre laquelle aucun gouvernement européen n'a eu l'énergie de réclamer! Les autorités anglaises chargées *de facto* du pouvoir exécutif dans les îles Joniennes, appliquent strictement, et *sans distinction,* aux consuls *envoyés* par les divers gouvernements, de même qu'aux agents commerciaux pris dans les différentes localités, *la lettre du traité de* 1825 et *de la Constitution.* Il résulte de cet état de choses que les consuls ne sont pas considérés, dans

[1]) Recueil de MM. d'Hauterive et de Cussy, 2e partie, tome III, p. 426.

les îles Joniennes, comme *agents politiques*; cette dérogation aux usages des autres puissances privent les consuls *envoyés* et entretenus, dans les îles Joniennes, de l'*indépendance* qui appartient à tout agent revêtu, par son propre gouvernement, de fonctions politiques qu'il doit exercer sur le territoire d'un gouvernement ami. Il en résulte encore, que les fonctions et attributions consulaires dans les États-Unis Joniens sont fort restreintes et que les consuls *envoyés* n'y participent à aucune des immunités et prérogatives qui leur sont généralement accordées en Europe.

TITRE SECOND.

TEMPS DE PAIX. — PRINCIPES, RÈGLES ET USAGES.

PRINCIPES DU DROIT MARITIME QUI TROUVENT LEUR APPLICATION PLUS PARTICULIÈREMENT EN TEMPS DE PAIX.

§ 1.

Navigation commerciale libre ; libre entrée dans tous les ports ouverts au commerce étranger.

La liberté de la navigation commerciale est de droit naturel ; elle appartient à toutes les nations. Tout bâtiment voyageant sous un pavillon reconnu et qui est porteur de papiers réguliers peut se présenter avec son chargement dans les ports ouverts au commerce étranger, en se conformant aux lois et aux réglements du pays où il aborde, sur le commerce et la navigation des nations étrangères. Le capitaine doit remplir les formalités prescrites concernant le pilotage, la santé publique, la police du port, etc. ; il doit acquitter les droits inscrits aux tarifs de toute nature qui sont en vigueur, droits de navigation, de pilotage, de quarantaine, etc. ; sauf, à lui, si le bâtiment dont la conduite lui a été confiée appartient à une *nation favorisée*, en vertu des traités ou des *déclarations* échangées entre les gouvernements, à réclamer le bénéfice des stipulations officielles relatives tant aux *droits de douane* (que les consignataires des marchandises sont habituellement chargés d'acquitter), qu'aux *droits de navigation* de toute dénomination que le capitaine acquitte directement.

Les formalités à observer et les règles à suivre par tout bâtiment étranger dans le port où il est admis, embrassent :

1° Les déclarations aux autorités sanitaires ; les déclarations en douane, dont les préposés ont le droit de visiter le bâtiment arrivant, et de placer des gardes à son bord pendant les jours employés par la visite. La douane a d'ailleurs le privilège d'exercer le *droit de préemption* dans les cas de déclarations, considérées comme fausses, de la valeur exacte des marchandises importées ; elle fait l'application de la *tare légale*, en établissant l'assiette de la perception des droits ; elle accorde une réfaction des droits, dans les circonstances prévues par les réglements ; elle applique, enfin, les amendes et procède, s'il y a lieu, à la confiscation des marchandises, en suivant les dispositions des réglements en vigueur.

2° Le transbordement des marchandises lorsqu'il est autorisé.

3° Les mesures prescrites par l'administration de la santé publique ou intendances sanitaires, *pendant la durée de la quarantaine,* tant en ce qui concerne les hommes de l'équipage et les passagers que les marchandises.

4° La police du port concernant le mouillage et l'encrage, le dépôt des poudres, l'usage des gaviteaux, les heures d'ouverture et de clôture du port et des bureaux.

Les droits qui affectent le commerce maritime, et que doivent acquitter, soit les négociants consignataires ou le subrécargue du bâtiment, s'il en existe un à bord, soit le capitaine lui-même, sont ceux :

1° D'importation, d'exportation, de transbordement, de magasinage, d'entrepôt, de débarquement et d'embarquement, etc.

2° De pilotage, tonnage et jaugeage du bâtiment ; d'ancrage, de phares et feux, de *docks* et bassins, etc.

3° *D'expédition des bâtiments,* et ces derniers droits comprennent les frais de patentes de santé, de passeports de mer, de visa des papiers de bord tant par les autorités du port que par le consul de la nation auquel appartient le bâtiment.

4° Enfin, les droits et frais de surveillance sanitaire, de lazarets, etc.

Nous parlerons successivement de tous ces points divers que des lois locales et des traités publics ont réglés. Il nous faut, avant tout, dire quels sont les devoirs et les droits de l'armateur, du capitaine, maître ou patron, et des hommes de l'équipage ; et quelles sont les conditions exigées, généralement, pour faire reconnaître *la nationalité* du bâtiment.

§ 2.

De l'armateur.

L'armateur choisit le capitaine du bâtiment dont il est propriétaire; mais il laisse au capitaine le choix des hommes qui doivent composer son équipage. Il est responsable des faits du capitaine, c'est-à-dire des engagements pris par ce dernier (§ 15), de ses délits et quasi-délits pour fait d'abordage ou autres (§ 16); il ne peut refuser d'acquitter les dettes contractées dans l'intérêt du bâtiment au moyen des contracts ou emprunts *à la grosse* signés par le capitaine. [1])

Au titre III, § 22, nous aurons à parler des droits et des devoirs de l'armateur en temps de guerre lorsqu'il arme des bâtiments *en course* et réclame des *lettres de marque.*

§ 3.

Du capitaine.

Le capitaine, maître ou patron d'un bâtiment [2]) est nommé par l'armateur qui le choisit parmi les hommes qui ont satisfait aux conditions d'instruction et d'âge imposées par les réglements locaux. Il compose son équipage; les hommes qui en font partie sont tenus de lui obéir. Le capitaine qui serait convaincu d'avoir débauché les marins des autres navires, serait dégradé de sa qualité. (Ordonnance du roi de France, du 31 octobre 1784.)

Les réglements dans chaque pays tracent aux capitaines la limite d'autorité qu'ils peuvent développer pour punir les délits commis à bord. Aucun capitaine ne peut, d'ailleurs, congédier un de ses matelots à l'étranger, *comme moyen de punition*; s'il y a danger pour la sûreté du navire à conserver le délinquant à bord, le capitaine a recours au consul de sa nation. Il ne peut, d'ailleurs, prendre de nouveaux marins sans la permission du consul.

Le subrécargue, ou *préposé* que les armateurs placent quelquefois, à bord des bâtiments pour surveiller la remise ou la vente

[1]) L'article 816 du code de commerce français est ainsi conçu : « Tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine pour ce qui est « relatif au navire et à l'expédition. La responsabilité cesse par l'abandon du navire. »

[2]) La qualification de *capitaine* n'appartient légalement qu'à ceux qui ont obtenu un brevet pour faire des voyages de long cours; celle de *maître* revient au commandant d'un navire destiné *au grand ou au petit cabotage*; c'est au commandant des navires et barques sur les fleuves qu'est donné le titre de *patron.*

des marchandises, ne peut en aucune sorte se permettre *rien de relatif au gouvernement du navire.*

A leur arrivée dans les ports étrangers, les capitaines, aussitôt qu'ils ont été admis à la *libre pratique* (§ 11), doivent se présenter au consul de leur nation.

Le capitaine perçoit le frèt; il signe les connaissements.

Il doit se conformer aux réglements locaux concernant la police du port.

Il contracte à l'étranger les contrats à la grosse, dans le but de se procurer l'argent dont-il a besoin pour réparer des avaries et faire radouber son bâtiment.

Il doit se conformer aux réglements en tout ce qui concerne les mesures sanitaires, les déclarations en douane, le pilotage, les courtiers maritimes.

Il ne peut sortir d'un port de sa nation sans s'être muni des *papiers de bord,* prescrits par les réglements ou les traités publics; ou d'un port étranger, sans avoir accompli toutes les formalités voulues par les lois du pays.

Il doit recevoir à son bord, moyennant une indemnité qui lui est remise à cet effet, ceux de ses nationaux que le consul juge à propos d'y placer pour les rapatrier.

La baratterie du capitaine est un crime qui, dans certains cas, entraine la peine du mort.

Si le bâtiment vient à échouer, le capitaine doit, sans retard, s'occuper du sauvetage; s'il y a naufrage, il doit s'occuper avant tout des moyens propres à sauver les hommes de l'équipage et les passagers; il doit quitter son bâtiment le dernier. (*Voir* § 44.)

§ 4.

Des gens de mer.

Sous le nom de *Gens de mer* on entend généralement tous les hommes (y compris le capitaine) qui composent l'équipage d'un navire de la marine commerciale. Mais, sous ce nom, nous ne voulons désigner ici que les officiers et matelots, mariniers et pilotes. Choisis généralement par le capitaine, lors de la composition de l'équipage, ils lui doivent obéissance.

Le capitaine peut engager des gens de mer à l'étranger, pendant le cours du voyage, pour remplacer les déserteurs, les morts ou les malades laissés dans les hôpitaux, ou pour toute autre raison. Le rôle d'équipage doit faire mention des modifications et

changements qu'a subis l'équipage; ce sont les consuls, et dans les ports où il n'existe pas un consul de la nation du capitaine, ce sont les autorités compétentes du port, qui inscrivent sur le rôle d'équipage ces circonstances diverses.

En principe, les gages des simples matelots *sont insaisissables de la part des habitants des villes.* Dans les cas de dettes à payer, ce serait affaire à régler par les consuls, entre les capitaines, les matelots et les intéressés.

L'engagement des gens de mer a lieu au *voyage*, au *mois*, à la *part* dans le frèt, etc.

Les différends entre le capitaine et les hommes de son équipage sont réglés à l'étranger par le consul de leur nation, *lequel conserve toute surveillance sur les bâtiments du pays qu'il représente.*

§ 5.

De la visite de navigabilité.

Dans plusieurs pays, les bâtiments avant de prendre charge, sont soumis à *une visite de navigabilité*: elle n'existe pas malheureusement partout.

La visite de navigabilité est faite par des agents publics.

Cette mesure fort sage a été prescrite autant dans l'intérêt public, et général, que dans l'intérêt particulier de l'équipage, des chargeurs et des assureurs. A ce triple point de vue, elle *devrait être d'un usage général.* L'obligation de la visite de navigabilité est imposée par les réglements français non seulement aux armateurs français mais aussi aux capitaines étrangers.

L'innavigabilité constatée du navire rompt le voyage; elle met fin à *l'assurance maritime* qui porte sur le navire ou sur le chargement. [1])

L'innavigabilité est *sinistre majeur.* Son effet est de libérer l'emprunteur: il ne reste au prêteur qu'un droit sur les débris.

§ 6.

De la nationalité des navires de la marine commerciale. [2])

La nationalité des bâtiments se prouve par la *patente de nationalité* et par le *congé* ou passeport de mer.

[1]) L'article 297 du code de commerce français porte que le capitaine perd son frèt et répond des dommages et intérêts de l'affréteur, si celui-ci peut prouver que lorsque le navire a fait voile, il était hors d'état de naviguer. Les capitaines au long cours ont donc un intérêt réel à faire visiter leur navire avant de prendre charge.

[2]) *Voir* Titre III, § 17.

Un grand nombre de traités publics indiquent les conditions, provisoires ou définitives, dans lesquelles doit se trouver le navire marchand qui se présente dans un port étranger, pour prouver qu'il appartient effectivement à la nation sous le pavillon de laquelle il voyage. Nous n'indiquerons que quelques traités récents : En 1826, traité entre le Brésil et la France ; le Danemarck et la Suède ; la Grande-Bretagne et le Mexique ; en 1828, traités entre le Brésil et le Danemarck ; le Brésil et les Pays-Bas ; en 1829, traités entre les Pays-Bas et la république de Colombie dont le territoire se fractionna, en 1831, en trois États distincts indépendants, l'Equateur, Vénézuéla et Nouvelle-Grenade (ce dernier état a vu, en 1841, deux de ses provinces se séparer et former la république de l'Isthme de Panama, tant est devenue intense, dans le 19e siècle, la maladie de l'*individualisme* et de l'indépendance !).

Ces traités indiquent dans quelle proportion des matelots nationaux doivent entrer strictement dans la composition de l'équipage : ils portent, en général, que le capitaine et *les trois quarts* des marins doivent être de la nation à laquelle appartient le navire.

On a quelquefois permis que l'équipage comptât un moins grand nombre de natonaux. En effet, une lettre en date du 1er mars 1710, adressée par Louis XIV à M. le comte de Toulouse, amiral de France, porte que soit en temps de paix, soit en temps de guerre, « l'équipage doit être composé du moins jusqu'au *deux* « *tiers* de français, en telle sorte que, s'il en est autrement, il « sera déclaré de bonne prise *en temps de guerre*, s'il est arrêté « par quelqu'armateur. » (*Voir* Livre II, chap. XIII.)

§ 7.

Des papiers de bord.

Les papiers de bord dont tout capitaine de la marine commerciale doit être muni, sont de deux sortes : ceux qui concernent le bâtiment et son équipage ; ceux qui sont relatifs au chargement.

Les premiers sont : La *patente de nationalité*, connue en France sous le nom d'*acte de francisation* ; les actes constatant la propriété du navire ; le *congé* ou passeport de mer qui doit *être délivré pour chaque voyage* aux bâtiments au dessus de trente tonneaux (et pour un an, selon la loi française, pour les navires

d'*un tonnage plus faible*) ; le rôle d'équipage [1]) ; la patente de santé (dans quelques pays : l'*inventaire* ou état descriptif des agrès du navire, les certificats de navigabilité et de jaugeage) ; le *livre* ou *journal de bord*, sur lequel sont inscrits *les faits du voyage*, les délibérations et décisions qui ont été prises pendant le voyage ; les recettes et dépenses ; les motifs des mesures de pénalité qui ont été exécutées contre les matelots coupables de quelque délit, etc. ; en un mot, toutes les circonstances relatives à la conduite et à l'administration du navire pendant le voyage.

Les seconds comprennent : la *charte-partie*, c'est-à-dire l'acte de location ou police d'affrétement total ou partiel ; le *manifeste* ou état récapitulatif et général des marchandises composant le chargement, signé par le capitaine, et portant l'indication des *marques et numéros*, en *toutes lettres*, des caisses, collis, balles, tonneaux, etc. ; une copie du manifeste doit être remise à l'employé des douanes qui se rend à bord du bâtiment, avant la déclaration en douane ; les *connaissements* ou états des marchandises embarquées, indiquant le nom des expéditeurs et celui du négociant consignataire, ou de la personne elle-même à laquelle les marchandises sont destinées et adressées (chaque connaissement est expédié *en quatre exemplaires*, signés par le capitaine qui en conserve un ; les autres sont pour l'armateur, pour l'expéditeur ou chargeur, et pour le consignataire ou le destinataire) ; — les *factures originales* des marchandises qui sont soumises à un droit *ad valorem* ; les *certificats d'origine*, délivrés ou visés par les consuls de la nation pour les ports de laquelle les marchandises sont destinées, lorsque les lois locales ou les traités ont imposé la production de ces documents ; enfin, les *acquits de douane*.

§ 8.

Du pavillon.

Tout bâtiment de la marine commerciale porte le pavillon de la nation à laquelle il appartient.

Outre le pavillon national (qui se porte *à poupe*, et, à défaut de mât de pavillon, à la *corne d'artimon*), les bâtiments du commerce portent encore ordinairement à *tête du grand mât*, un pavillon ou *marque de reconnaissance*, adopté par l'armateur.

Nous parlerons aux §§ 61, 62 et 63 du cérémonial, du salut et du pavois.

[1]) *Voir* au Livre II, chap. XIII, § 16 les observations qui concernent le rôle d'équipage et le congé ou passeport de mer des bâtiments neutres en temps de guerre.

§ 9.

Arrivée du bâtiment dans un port étranger.

Les navires de la marine commerciale ne peuvent se présenter, que dans les ports ouverts au commerce par les lois du pays, et qui *sont gardés* par un bureau de douane. Ils ne peuvent chercher à pénétrer dans un port *non-gardé* qu'en cas de relâche forcée (§ 42).

Aucun débarquement de marchandises ne saurait avoir lieu dans un port *non-gardé.*

Tout capitaine étranger (à moins qu'un traité n'ait stipulé le contraire en faveur de la navigation de son pays), est tenu de prendre *à l'entrée* dans les ports, et à *leur sortie,* des pilotes côtiers ou *locmans*; s'il s'affranchissait de cette obligation, il serait passible des amendes prononcées par les réglements locaux, et responsable, d'ailleurs, des événements qui pourraient résulter de sa négligence ou de la violation des réglements.

§ 10.

Du pilotage.

Les pilotes sont institués non seulement pour secourir les navires en danger, mais aussi pour diriger les bâtiments qui, à l'embouchure des fleuves, à l'entrée des rades et des ports, ont des passes dangereuses à franchir, ou dans lesquels les capitaines et les gens de l'équipage ne connaissent pas la route qu'ils ont à tenir.

A l'entrée des ports et des fleuves les capitaines sont tenus, par les réglements, de prendre un pilote de la localité. [1])

On distingue trois catégories de pilotes: le pilote *côtier,* pilote juré et gradé pour diriger les bâtiments de guerre et de commerce; le pilote *lamaneur* ou *locman,* que l'on prend à l'entrée des ports peu connus et lors même qu'il existe déjà à bord un pilote côtier; enfin, le pilote *pratique*: c'est le pêcheur de bonne volonté que l'on rencontre en mer et qui consent à guider un navire sur des points de la côte dont *la pratique* lui a fait connaître les bancs de sable, les écueils, etc.

[1]) L'article VII du titre XIV du Livre second de l'ordonnance publiée en 1681, par ordre de Louis XIV, porte: «Le pilote qui par ignorance ou négligence aura fait «périr un bâtiment, sera condamné à cent livres d'amende, et privé pour toujours «de l'exercice du pilotage, sans préjudice des dommages et intérêts des parties; et «s'il l'a fait par malice, qu'il sera puni de mort.»

Il est défendu aux pilotes de quitter les navires avant qu'ils soient ancrés dans les rades ou amarrés dans les ports, ainsi que d'abandonner ceux qu'ils font sortir avant qu'on ait atteint la pleine mer et au delà des dangers.

Le pilote qui conduit un bâtiment entrant sur lest ne doit pas permettre qu'il en soit mis sur le pont.

Il est d'ailleurs défendu aux capitaines de retenir les pilotes à leur bord au delà du passage des dangers.

Dans tous les pays, les frais de pilotage sont réglés par des tarifs.

§ 11.

De la libre pratique.

Lorsqu'un bâtiment étranger arrive dans un port, le capitaine doit se présenter au poste de la police sanitaire, auquel il soumet les papiers qui font connaître sa nationalité, ainsi que la patente de santé qui indique quel était l'état de la santé publique dans le pays de provenance.

Si l'administration de la police sanitaire juge qu'il n'existe aucun danger pour la localité à ce que l'équipage et les passagers puissent communiquer avec la terre, non plus qu'au débarquement des marchandises, elle accorde la *libre pratique.* L'admission à *libre pratique* suit immédiatement la vérification de l'état sanitaire du bâtiment, quand il provient de pays *sains*; si non, elle n'est accordée qu'après que le bâtiment a purgé la quarantaine, plus ou moins prolongée (selon sa provenance et la nature de sa *patente de santé,* § 12), prescrite par les réglements et les lois du pays.

§ 12.

De la police sanitaire et des mesures auxquelles sont soumis les bâtiments.

Les bâtiments reçoivent à leur départ d'un port où ils ont séjourné, pour charger ou décharger des marchandises, *une patente de santé,* c'est-à-dire un acte destiné à constater l'état sanitaire de l'équipage et du pays d'où le bâtiment est expédié.

Les patentes de santé sont délivrées par les autorités instituées à cet effet, ou par les consuls ; elles doivent être visées par les autorités du port dans tous les lieux où le bâtiment entre en relâche volontaire ou forcée.

Les patentes de santé sont placées sous trois régimes :

1° Les patentes *nettes* ; ce sont celles qui sont délivrées dans les pays habituellement *sains* : toutefois, si dans les pays d'où provient le bâtiment sous patente *nette*, il est de notoriété publique que la police sanitaire n'est pas faite avec une grande exactitude, le bâtiment reste soumis à une quarantaine d'observation ; *en général* la production d'une patente *nette* entraine la *libre pratique* immédiate.

2° Les patentes dites *suspectes* ; elles entrainent une quarantaine plus ou moins longue, attendu que le bâtiment est arrivé d'un lieu dont l'état sanitaire *habituellement bon*, a été altéré par des maladies contagieuses ; ou parceque le bâtiment a eu, sur sa route, des communications d'une nature *suspecte* ; un pays n'est réputé *sain* qu'après quarante jours de la cessation de la maladie qui l'avait envahi.

Le troisième régime est celui de la *patente brute* ; c'est celle qui a été délivrée dans un pays habituellement malsain, ou dans les lieux où régnait une maladie pestilentielle, au moment où le bâtiment a quitté le port.

Les lois de police sanitaire sont en général fort sévères : on ne saurait les violer sans être exposé à des poursuites et à un jugement qui, dans certaines circonstances, peut entrainer la peine de mort.

A l'arrivée d'un bâtiment obligé de rester en quarantaine, des gardes de santé sont placés à son bord, ou dans des canots de surveillance amarés au bâtiment en quarantaine ; des mesures de désinfection sont prises en ce qui concerne les marchandises réputées *susceptibles* ; et les passagers, s'ils le désirent, sont installés dans les lazarets, — trop habituellement mal pourvus de toutes choses ....!

Un grand nombre de traités, conclus dans le 18e siècle, renferment des clauses relatives aux mesures de police sanitaire.

L'usage des quarantaines est devenu général, mais depuis quelque temps, partout à peu près, on en a abrégé la durée ; aussi les traités publics conclus depuis 35 ans ne présentent plus que fort rarement de stipulations relatives aux quarantaines ; toutefois, il en existe plusieurs qui n'ont pas négligé d'en parler : tels sont notamment les traités de 1816 et de 1827 entre les États-Unis et la Suède ; le traité de 1818, entre le Danemarck et la Prusse ; le traité de 1826, entre la France et la Grande-Bretagne, etc.

Les lois qui régissent la matière sont, en France, celles de

1822 et de 1833 ; en Angleterre, l'acte de Georges IV, « *Act to repeal the several laws relating to the perforance of quarantaine* » ; en Russie, le réglement promulgué en 1834 ; en Portugal, les *Alvara,* édits et ordonnances de 1774, 1817, 1819, 1821, 1823, 1837, etc. etc.

Dans le Royaume des Deux-Siciles (*en Sicile surtout*) les autorités sanitaires sont fort difficiles pour l'admission des bâtiments en libre pratique ; il en est de même des autorités de Gènes, de Livourne, etc.

§ 13.

Rupture du chargement.

Lorsqu'un capitaine étranger doit rompre charge dans un port, afin de livrer les marchandises dont son bâtiment est porteur, à leurs consignataires, les droits de douane inscrits au tarif en vigueur sont acquis au gouvernement local *par ce seul fait,* à moins que les dites marchandises ne soient destinées à l'entrepôt et au transit ; mais s'il est dans le cas de rompre charge uniquement pour cause de radoub, pour transbordement, ou par nécessité de *manipuler* les marchandises dans l'intérêt de leur conservation, pendant le temps de la relâche forcée, ou de l'hyvernage, *sans opérer aucune opération commerciale,* il n'est dû généralement aucun droit de douane, les frais de magasinage ou d'entrepôt exceptés.

§ 14.

Des droits de navigation.

Les droits qui atteignent la navigation commerciale dans les ports sont fort divers : tous ne sont pas d'ailleurs en usage en même temps dans un même port.

Nous avons dit au § 7 quels sont les papiers de bord dont tout capitaine de bâtiment de commerce doit être muni ; ces papiers divers, le congé, le rôle d'équipage, etc., donnent ouverture à la perception d'un droit de visa ou d'expédition plus ou moins élevé de la part de l'autorité compétente dans les ports ; les papiers qui concernent la cargaison sont également soumis à des droits que perçoit l'administration de la douane.

Mais outre ces droits, il en existe encore un grand nombre plus particulièrement compris et connus sous le nom de *Droits de Navigation,* que le capitaine de tout bâtiment étranger doit

payer dans les ports qu'il fréquente ; ce sont le droit de pilotage, ou rétribution des lamaneurs, locmans ou pilotes côtiers ; les droits de police sanitaire ; les frais de remorque, de lestage et délestage ; des phares et feux entretenus pour la sûreté de la navigation [1]) ; les droits de tonnage (*last* ou *tonnelage*), lesquels dans divers pays comprennent à peu près tous les droits de navigation ; les droits plus spéciaux de port et les frais en usage pour l'ancrage, le mouillage ; les droits de bouées et de tonnes placées au dessus des rochers et bancs de sable cachés ; de touage (opération qui consiste à trainer le navire sur l'eau au moyen d'une corde) ; de bassins ou *docks* ; etc. Dans quelques pays, il existe encore des droits extraordinaires qui frappent le pavillon des nations que les traités n'ont pas placées dans la catégorie des *nations favorisées.* [2])

A ces divers droits que la navigation commerciale doit supporter dans les ports étrangers, il convient d'ajouter les frais *d'expédition* que prélèvent les consulats en vertu d'un tarif officiel.

§ 15.

Jaugeage des bâtiments.

Le calcul au moyen duquel on établit la capacité du navire en tonneaux de mer, est nommé Jaugeage [3]) ; cette opération dont

[1]) Les droits de phares, fanaux, signaux, bouées, etc. etc. sont dévolus dans le royaume-uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, à une société spéciale et particulière, connue sous le nom de *Trinity-house* ; la société règle, également, les frais de pilotage ; elle veille à ce qu'aucun étranger ne serve, sans autorisation, à bord des vaisseaux anglais ; elle est chargée du bureau du lest, et du soin de faire nétoyer la Tamise. La société ou compagnie de *Trinity-house* tient ses privilèges d'une charte de Henry VIII, confirmée, en 1683, par lettres-patentes de Jacques Ier ; à cette époque, le siège de son établissement était à Deptford ; elle l'a transféré à Londres dans l'année 1787.

[2]) En Prusse, notamment, la douane prélève, en sus des droits de tonnage, d'ancrage, lestage ou délestage, etc., un droit fort élevé *de pavillon*, ou *Flaggengeld*, sur les bâtiments de commerce de la France et de l'Espagne.

[3]) On ne saurait donner trop d'attention aux moyens que l'on emploie pour mesurer les dimensions d'un navire : une erreur dans le jaugeage, peu importante peut-être au point de vue des droits à payer, pourrait devenir fâcheuse pour l'armateur, parce qu'elle introduirait un faux renseignement dans le signalement du navire. Il n'y a point d'ailleurs de méthode générale qui puisse établir la capacité d'un navire avec une précision mathématique. Voici comment s'explique la loi française : « Ajouter la longueur du pont prise de tête en tête à celle de l'étrave à l'étambot : « déduire la moitié du produit, multiplier encore le produit par la hauteur de la câle « et de l'entrepont, et diviser par 94. Si le bâtiment n'a qu'un pont, prendre la plus « grande longueur du bâtiment, multiplier par la plus grande largeur du navire ou « maître-bau, et le produit par la grande hauteur, et diviser par 94. » La loi du 18 novembre 1837, en prescrivant d'établir le jaugeage *en mètres*, en conservant l'évalua-

le résultat est indiqué sur les papiers de bord, et plus particulièrement sur la *patente de nationalité* et sur le *congé*, est cependant renouvelée dans tous les ports où le *droit de tonnage* doit être perçu ; l'administration en délivre un certificat au capitaine.

Le tonneau de mer est, *généralement*, de deux mille livres, ou de mille kilogrammes, etc. ; dans plusieurs ports du nord de l'Allemagne, le tonneau de mer ou *Last* ou *Normallast*, répond à 4000 livres de poids et jauge 56 pieds cubes. [1])

§ 16.

Du droit de tonnage.

Le droit de tonnage porte sur la *capacité* du navire ; sa quotité varie, dans divers pays, selon que le bâtiment arrive sur *lest* ou avec chargement ; selon, également, que le bâtiment appartient à une nation *favorisée* ou *non-favorisée* (§ 24) ; il est, quelquefois, perçu tant à l'entrée qu'à la sortie du bâtiment, lequel a eu d'ailleurs à payer les droits de phares et feux, de signaux, d'ancrage, de balises, tonnes et bouées, etc.

En France, tous ces droits ont été remplacés par un droit uniforme et unique de tonnage, dans le chiffre duquel ne sont pas toutefois compris ni le pilotage, ni les menus frais *d'expédition* pour visa des papiers de bord, etc.

Le droit de tonnage est en principe perceptible par le seul fait d'entrée d'un navire dans un port, sauf dans le cas de relâche forcée. (§ 42.)

En France, où le droit de tonnage comprend un grand nombre des droits de navigation qui existent ailleurs, et sont perçus séparement, le droit n'est dû qu'à l'arrivée, et non au départ ; il est d'ailleurs plus élevé, ainsi qu'il est d'usage dans tous les pays, pour les bâtiments étrangers *non-favorisés* que pour les bâtiments nationaux. (§ 24.)

Dans plusieurs pays, les droits de tonnage et d'autres encore ne sont pas réclamés (ou ne le sont que partiellement), des bâtiments étrangers qui entrent en relâche forcée dans les ports.

tion au moyen des trois dimensions indiquées, prescrit la division du produit par 3 mètres et 80 centimètres (3 m. 80 c.) : le nombre de tonneaux obtenu est gravé *au ciseau* sur les deux faces, avant et arrière du maître-bau.

[1]) En France et dans les pays qui ont adopté le système décimal, le tonneau de mer répond en poids à 978 kilogrammes et 292 millièmes (ou 2000 livres), et jauge 1 stère 404 millièmes (ou 42 pieds cubes français).

En France, les bâtiments étrangers qui entrent en détresse sont exemptés de payer les droits de tonnage s'ils réunissent toutes les conditions exigées par la loi : s'ils ne font aucune opération de commerce et ne reçoivent aucune réparation ; s'ils sont destinés pour un autre port français. Plusieurs arrêtés, décisions et ordonnances du gouvernement établissent également d'autres cas d'exception, notamment les arrêtés du 27 vendemiaire an 2, 26 ventôse an 4, 7 frimaire an 6, 24 février 1815, 7 avril 1817, etc.

Un grand nombre de traités publics stipulent formellement l'exemption de tous droits en faveur des bâtiments entrés en relâche forcée, s'ils ne font, pendant leur séjour dans le port, aucune opération de commerce.

§ 17.

Déclarations en douane.

Le capitaine doit à son arrivée se mettre en communication avec l'administration de la police sanitaire, faire connaître s'il arrive d'un pays réputé malsain, et s'il entre en *relâche forcée.*

S'il ne peut être admis à la *libre pratique,* il doit se soumettre aux directions qui lui sont données pour le temps de la quarantaine, tant en ce qui concerne les hommes d'équipage et les passagers, que le chargement du navire.

S'il reçoit la *libre pratique* (§ 11), il est admis à communiquer immédiatement avec la terre et à opérer son déchargement, après avoir fait, secondé et assisté par un courtier interprète, les déclarations nécessaires en douane pour que les préposés du fisc puissent exercer la perception des droits d'importation, selon les tarifs officiels ; les négociants consignataires auxquels sont destinées les marchandises, lorsque le bâtiment est adressé et recommandé à l'un d'eux, font les démarches nécessaires pour obtenir le *permis de débarquement* et la visite des colis par la douane ; une fausse déclaration en douane entraine, lorsqu'elle est prouvée, la condamnation à des amendes, et, quelquefois, la confiscation des marchandises.

Lorsque les droits sont réglés *en raison de la valeur* des objets importés, les factures originales doivent être produites ; si la douane a lieu de soupçonner que l'évaluation est inexacte, elle peut exercer *le droit de préemption* (§ 20).

§ 18.

Des droits de douane.

Les droits de douane sont appliqués en vertu de tarifs généraux publiés par le souverain territorial, et quelquefois en vertu de traités spéciaux conclus entre les états.

Il est essentiel que les gouvernements n'apportent que rarement (et toujours du moins en faisant connaître *longtemps à l'avance* l'époque de l'application des décisions nouvelles qu'ils croyent à propos de prendre) — il est essentiel, disons-nous, que les gouvernements n'apportent que rarement les changements de quelqu'importance à leurs lois et tarifs des douanes; le négociant qui envoie au loin de riches cargaisons, doit pouvoir compter sur la permanence des droits et considérer comme certain que le navire expédié par lui ne trouvera pas soit au port de destination, soit au port de retour, des taxes nouvelles *plus élevées,* qui auront changé les conditions de la vente des articles exportés ou importés.

Les droits de douane atteignent, en général, les marchandises à l'importation et à l'exportation *pour quelques articles.* [1])

Ils frappent le transbordement, le transit et le magasinage à l'entrepôt; la relâche forcée, quelquefois, dans certaines circonstances prévues.

La douane a généralement la faculté d'exercer *le droit de préemption*; elle perçoit les amendes et procède à la confiscation des marchandises *prohibées*; elle fixe *la tare légale*, et prononce sur les demandes en réfaction de droits; c'est, enfin, l'administration des douanes qui perçoit les droits de navigation (§§ 20, 21, 22, 23).

§ 19.

De la visite des douanes.

La visite des navires de la marine commerciale par les employés de la douane, à leur arrivée dans les ports, concerne uniquement les marchandises que ces navires ont à bord; elle a pour but d'asseoir la perception des droits, de reconnaître si la déclaration en douane a été faite avec exactitude, et d'empêcher l'introduction des marchandises prohibées.

[1]) Dans quelques pays l'importation des matières premières a lieu en franchise de droits, ou en n'acquittant qu'un léger droit *de balance*, au moyen duquel l'administration peut établir la balance commerciale du pays.

Selon les réglements en vigueur dans divers pays, certaines marchandises ne peuvent être introduites que par les ports ou bureaux de douane désignés par les réglements.

Les préposés des douanes ont le droit de réclamer la production du manifeste et des connaissements, ainsi que les factures originales des marchandises dont l'importation est soumise à un droit *ad valorem*. (*Voir* Papiers de bord.)

Divers traités publics renferment des clauses spéciales relatives à la visite des douanes, notamment ceux qui ont été conclus entre la France et l'Espagne, en 1768, 1769, 1774, 1786; entre la Suède et le Danemarck, en 1826; entre les Deux-Siciles et la Porte Ottomane, en 1827; entre la France et la Porte Ottomane, en 1740 et 1838; entre la Grande-Bretagne et les Deux-Siciles, en 1816, etc. etc.

L'institution des douanes vient des Romains; elle a traversé les siècles. Un écrivain contemporain a dit, en parlant des douanes, qu'elles «sont un dernier vestige des temps de barbarie». S'il a prétendu faire entendre par là, qu'il fallait les supprimer, nous ne nous associerons pas à sa pensée, bien que nous soyons, *en principe*, partisan de la liberté commerciale. [1])

Nous répondrions, toutefois, affirmativement à cette autre question: «Le trésor public ayant à faire face à des charges nombreuses, et tous les citoyens du même pays, aussi bien que toutes les industries exercées à l'intérieur, devant contribuer aux ressources de l'état, les *échanges commerciaux* avec les pays étrangers ne doivent-ils pas, de leur côté, être assujétis à l'obligation qui pèse sur les propriétaires et sur les industriels; qui pèse sur la terre, sur les usines, sur les fabriques et les manufactures, sur le commerce de détail, les uns, atteints par les contributions foncières; les autres, par les droits de patente?»

C'est au législateur, après s'être éclairé de l'expérience et de l'opinion des industriels et des économistes, qu'il appartient de se prononcer sur l'opportunité des droits et *sur leur quotité*, de même que sur les mesures qu'il convient d'adopter en matière de douane, en prenant d'ailleurs en sérieuse considération les intérêts de l'état, et, tout à la fois, ceux du commerce; en tenant compte, également, des mesures introduites par les autres états, et des changements qui se produisent dans les habitudes du commerce, ainsi

[1]) Nous ne nous chargerons par d'ailleurs de répondre à la question «Faut-il «que les gouvernements établissent des *droits protecteurs* en faveur de certaines in-«dustries nationales, ou bien doivent-ils s'en obtenir?» ceci est étranger au but de cet ouvrage.

que dans les besoins, les mœurs et la production des autres peuples.

Le principe de la liberté *absolue* du commerce extérieur, sans entraves, sans droits d'aucune sorte, ne saurait de nos jours être mis en pratique sans qu'il n'en résultât un boulversement complet dans toutes les industries du pays qui l'adopterait; et ce boulversement atteindrait même bientôt la première de toutes les industries — *l'agriculture.* [1])

Il est un autre point sur lequel nous nous prononcerons également par l'*affirmative* la plus absolue, c'est la blâme que mérite la manière avec laquelle les employés des douanes, *dans presque tous les pays,* procèdent à la visite des colis, des effets des passagers, et, faut-il le dire? dans quelques pays (à la honte de la civilisation!) à la *visite des individus eux-mêmes!*

Au dommage causé au commerce par les tarifs, dit Dujardin-Sailly, il convient d'ajouter celui qui est inséparable des mesures de surveillance et d'exécution de la part des préposés des douanes.

« La série des tribulations, ajoute-t-il, par lesquelles doit passer « un capitaine de navire dans un port, est vraiment effrayante; « ..... c'est moins l'absence de taxes que l'absence de formalités « et de vexations qu'il faudrait décréter et maintenir en faveur « du commerce. »

Il semble, aux manières rudes que l'on rencontre chez les préposés secondaires des douanes, *en général,* que nous en sommes encore aux premiers temps de la féodalité et que l'on voit encore fonctionner les agents des hauts barons, chargés de lever les taxes imposées, par le seigneur territorial, aux marchands qui se présentaient sur ses terres. Le sens moral parmi les hommes, la civilisation parmi les peuples, n'ont-ils donc fait aucun progrès? Dans ces temps si éloignés de nous, la seule volonté du seigneur *était la loi*: quand le seigneur était d'un caractère impérieux et violent, cette volonté était de fer. Quels baillis, quels agents fiscaux (pauvres vassaux du seigneur, tremblant sous son regard!) eûssent osé ne pas se montrer trop rigides dans la crainte de ne pas le paraître assez à leur maître? Exécuteurs soumis *du bon plaisir*

[1]) « Un système », dit Dujardin-Sailly, écrivain économiste d'un talent réel, « qui « permettrait à l'état de percevoir *la part qui lui revient des profits du commerce,* sans « gêner ses mouvements, sans en paralyser les spéculations, devrait être considéré « comme un bienfait. » Mais pour parvenir à asseoir un système aussi salutaire, il faut de nombreux essais, des améliorations *successives*, de la persévérance; il faut la tranquillité dans le pays, et beaucoup de temps.

d'un maître absolu, ils apportaient trop souvent dans l'exercice de leur charge, une sorte de brutalité despotique et tyrannique ;.... les mœurs des préposés *secondaires* des douanes, chargés de la visite, semblent s'être modelées sur celles des agents fiscaux des hauts barons du moyen âge, et se sont bien peu améliorées depuis cette époque, il faut le reconnaître. Presque partout, les *colis* sont ouverts sans soin, les marchandises sont rétablies sans précaution dans leur emballage primitif, et les bagages eux-mêmes des voyageurs deviennent l'objet et l'occasion de mille difficultés !.... toutes choses que les gouvernements auraient intérêt à faire disparaître.

Et quel triste abus de l'autorité que cet usage introduit officiellement dans quelques ports, de soumettre *la personne elle-même* du voyageur à une inspection matérielle de la part des douaniers, d'infliger les mêmes *stigmates* à des femmes obligées de subir l'ignoble investigation de femmes *douanières* préposées à cette indécente visite corporelle, usage *immonde*, indigne d'une nation civilisée, dégradante pour la dignité de l'individu, et qu'on ne saurait trop flétrir et dénoncer trop haut à l'opinion publique et aux administrateurs qui ne soupçonnent pas tout le dommage réel et moral que portent au pays cet odieux système de surveillance, et cette application mesquine aux bagages des voyageurs, des réglements et droits relatifs *aux marchandises* ; un grand nombre de voyageurs hésitent à franchir une frontière où ils se savent exposés à des formalités aussi nombreuses et aussi peu dignes, à des exigences aussi singulières, à une *visite* minutieuse qui s'effectue sans précaution *ni égards*, à l'arbitraire brutal d'employés secondaires dont le zèle est excité par le désir et par le besoin d'obtenir des confiscations qui doivent leur valoir *une part de prise*.

§ 20.

Du droit de préemption.

Certaines marchandises sont frappées à leur introduction de droits *ad valorem*, c'est-à-dire de droits qui sont perçus en raison *de la valeur* des marchandises, *constatée* par les *factures originales*. Si la douane a lieu de supposer la déclaration inexacte, c'est-à-dire que les marchandises ont *été mésestimées*, elle peut, en vertu de la loi locale ou des traités publics, les retenir en payant à l'importateur une indemnité, en général *de dix pour cent* en sus de la valeur déclarée du prix d'achat et des frais ultérieurs de

douanes à la sortie du port de provenance, de transit, de transport, d'assurances maritimes, etc.

Plusieurs traités ont fixé les conditions et l'exercice réciproque du droit de préemption. (*Voir* titre III, § 18.)

§ 21.

De la réfaction des droits.

La *réfaction*, ou remise partielle des droits de douanes sur les marchandises avariées, par suite de l'échouement ou le naufrage du navire, d'une voie d'eau ou de tout autre événement de force majeure survenu pendant la traversée, est accordée par l'administration locale, sur la demande des intéressés. La vente des marchandises avariées a lieu à l'enchère : la douane conserve la faculté de prendre d'adjudication en payant 5 % de bénéfice au dernier enchérisseur.

§ 22.

Amendes et confiscations.

Les lois et les réglements établissent des pénalités contre les personnes qui se mettent en contravention à leurs dispositions : amendes pécuniaires, et même confiscation de la marchandise, soit parcequ'elle est prohibée par les tarifs, à l'introduction, soit par suite de déclaration entachée d'une intention évidente defraude.

Les lois de douane, aussi bien que les lois de police et de sûreté, dans les ports et dans les villes, obligent les étrangers comme les nationaux : quiconque contrevient à la loi est en principe passible des peines qu'elle prononce.

§ 23.

De la tare légale.

Certaines marchandises ne doivent, selon divers tarifs, acquitter les droits qu'en raison de *leur poids net* : en conséquence, la douane, en établissant la perception, fait défalcation du *poids de l'emballage* ; or, comme il serait difficile, sans leur occasioner quelque déchet, de retirer les marchandises des vaisseaux qui les enveloppent (toile, nattes, tonnes, caisses, etc.), on a établi dans plusieurs pays le poids supposé de la *tare légale* qu'il convient de défalquer d'un certain poids brut déterminé, *selon*

la nature des marchandises : c'est ce qu'on nomme la *tare légale.* [1])

§ 24.

Du traitement, ou faveurs spéciales accordées par les traités publics à la navigation et au commerce maritime.

Le *traitement*, ou faveurs, privilège ou accueil en douane et dans les ports, que les traités stipulent au profit du commerce maritime, sont connus sous trois dénominations diverses : l'exacte et parfaite réciprocité ; le traitement de la *nation la plus favorisée* ; le traitement national.

Quelques traités vont même jusqu'à stipuler *ces trois conditions réunies*, ceux, par exemple, qui ont été conclus dans le siècle dernier, entre la France et l'Espagne.

Les stipulations qui assurent *l'exacte et parfaite réciprocité,* ne réclament aucune explication ; ce que l'un des deux états contractants accorde à la navigation et au commerce maritime de l'autre, doit, dans la même mesure, être accordé, par ce dernier, aux sujets du premier. Il faut que la réciprocité soit exacte et fidèlement observée ; nous l'avons dit plus haut (titre III, § 23) ; « les « traités qui n'ont pour base que la convenance de l'un des con- « tractants, ne sauraient, comme tous les actes unilatéraux, sub- « sister sans violence, sans discussions, et sans qu'il en résulte « une tendance perpétuelle, d'une part, à les étendre, de l'autre, « à les enfreindre. »

Le traitement de la *nation la plus favorisée,* accordé de part et d'autre, par les traités conclus entre deux ou plusieurs États, consiste à étendre, réciproquement, aux navires et sujets respectifs, les mêmes avantages que ceux qui ont été ou *qui seront accordés* aux nations *les plus favorisées* (moins celles, bien entendu, qui ont obtenu et accordé, de leur côté, la jouissance *du traitement national*) ; de sorte qu'un avantage accordé à une autre nation par tout traité subséquent conclu entre l'un des premiers contractants et cette autre nation, devient, en vertu du traité préexistant qui a stipulé le traitement de la *nation la plus favorisée,* un avantage nouveau dont on est en droit de réclamer le bénéfice.

[1]) En France, par exemple, elle est pour le sucre brut en caisse ou futailles, de 15 % du poids brut de la caisse présentée en douane ; de 21 % sur le poids brut de la caisse d'indigo ; de 10 % sur le poids brut de la caisse de potasse ; de 30 % du poids brut d'une caisse contenant des rubans de velours, etc. etc.

Cette stipulation, cette circonstance rendent donc indispensable, pour toute nation qui a obtenu d'une autre nation *le traitement de la nation la plus favorisée*, pour tous les armateurs, négociants et fonctionnaires publics dans les ports; pour les magistrats appelés à juger les différends en fait de commerce maritime, etc. etc. de connaître les traités qui ont été conclus *antérieurement*, et ceux qui sont conclus journellement, par chacune des nations qui ont accordé a plusieurs autres *le traitement de la nation la plus favorisée*. Dans ce but, qu'on nous permette de rappeler l'existence des *Recueils* que nous avons signalés au titre I, § 22.

Avant d'aller plus loin, nous devons faire observer toutefois que la nation A qui aurait obtenu de la nation B, le traitement de la *nation la plus favorisée*, ne serait pas, par cela même, en droit de réclamer le bénéfice d'un avantage plus considérable, que la nation B aurait depuis accordé à *une troisième nation*, si cet avantage plus considérable *n'a été accordé à celle-ci qu'à titre onéreux*, c'est-à-dire en échange de quelque concession territoriale, d'une île, d'une colonie, etc., ou de quelque privilège spécial.

Le *traitement national* que s'accordent réciproquement deux États, en signant un traité de commerce et de navigation, consiste à faire jouir dans les ports, rades, places de commerce, en ce qui concerne les droits de navigation, les navires et les sujets de la puissance amie, des mêmes privilèges, des mêmes avantages qui sont assurés, par les lois et par les réglements du pays, *aux navires nationaux et aux sujets propres*.

Le *traitement national* et le traitement *de la nation la plus favorisée* s'appliquent, quelquefois, aux droits de douane et à toutes les circonstances qui concernent le commerce maritime.

Le *traitement national* n'emporte pas nécessairement le privilège d'exercer le cabotage de part et d'autre : il faut que cette faculté ait été accordée par une clause spéciale (§ 32), ce qui est fort rare.

Il serait facile, mais tout à fait superflu, d'indiquer tout au moins 150 à 160 traités de commerce et de navigation, conclus depuis deux cents ans, qui ont accordé, réciproquement, à la navigation et au commerce des États contractants, le traitement de la *nation la plus favorisée*.

La jouissance du *traitement national* a été moins souvent consentie que celle du traitement accordé *à la nation la plus favorisée*; elle a été fréquemment restreinte aux seuls droits de navigation. Nous pourrions signaler 35 à 40 traités, conclus depuis

deux cents ans, qui présentent la clause du *traitement national,* les uns en le bornant aux droits de navigation, les autres en l'étendant aux droits de douane. Ce sont, notamment, ceux qui ont été signés

Entre la France et le Danemarck, en 1742 et 1842 — et l'Espagne, en 1761 — et les Pays-Bas, en 1697, 1713, 1739; — l'Autriche et les États-Unis, en 1829 — et la Grande-Bretagne, en 1829 — et les îles Joniennes, en 1829; — le Brésil et la Grande-Bretagne, en 1827; — les gouvernements de Brunswick, Hesse-Cassel et Oldenbourg, en 1831; — le Danemarck et la Grande-Bretagne, en 1824 — et la Prusse, en 1818 — et la Suède, en 1826 [1]); — l'Espagne et la Grande-Bretagne, en 1667; — les États-Unis et les Villes anséatiques, en 1827; — Francfort et la Grande-Bretagne, en 1832; — la Grande-Bretagne et le Hanovre, en 1824 — et l'Oldenbourg, en 1825 — et le Mexique, en 1826 — et le Portugal, en 1810 — et la Prusse, en 1824 — et la Suède, en 1824 et 1826; — la Grèce et l'Autriche, en 1835; — le Mexique et les Pays-Bas, en 1827; — les Pays-Bas et la Suède, en 1656, 1679, 1827; — la Prusse et le Mexique, en 1831 — et la Russie, en 1825; — la Russie et la Suède, en 1828, 1834; etc. etc. (*Voir* le § suivant.)

§ 25.

Des primes, bounties et drawbacks.

Les gouvernements, dans le but de favoriser le commerce à l'importation et plus particulièrement à l'exportation, accordent aux négociants nationaux des primes ou *bounties,* des *drawbacks* ou abaissement des droits.

La conséquence naturelle et logique de la jouissance *du traitement national* accordée par les traités, est (quand il a été étendu aux marchandises) le droit, pour les sujets respectifs des deux états contractants, de pouvoir réclamer le bénéfice des faveurs commerciales décrétées au profit des négociants du pays, tant à l'importation qu'à l'exportation.

Si, par une clause spéciale, il a été décidé que les sujets propres *seuls* seront appelés à jouir du bénéfice des primes et

[1]) Le traité conclu en 1556 entre ces deux Puissances avait déjà stipulé le traitement national.

drawbacks, les traités, dans ce cas, renferment la clause que « Si « l'une des deux nations contractantes accorde une prime de sortie « à ses sujets, l'autre sera en droit d'augmenter, *du montant de « la prime*, le droit sur l'introduction, sur son propre territoire, « de la marchandise à l'occasion de laquelle la *prime* de sortie « à été établie. »

§ 26.

Du transbordement.

Le transbordement, ou transport d'un bâtiment sur un autre, d'une partie des marchandises dont le premier était chargé, est soumis à des droits de douane, *quand il peut être considéré comme une opération commerciale.* Les transbordements qui ont lieu dans les ports, dans le but *unique* de la conservation des marchandises, ainsi qu'il peut arriver quand le navire qui les portait est entré dans le port *en relâche forcée* par suite d'avaries éprouvées, ne sont pas, en général, soumis à des droits.

Le transbordement s'opère sous la surveillance de la douane, qui, dans beaucoup de ports, se prête difficilement à cette opération.

§ 27.

De l'affrètement. [1])

L'affrètement des navires se fait par l'intermédiaire des *courtiers maritimes* ou courtiers interprètes. S'il a lieu pour la totalité du navire, il est nommé de *Cap à queue* ; le voyage *d'aller et retour* est nommé *voyage rond.* Le nombre de *jours de planche* accordés pour le chargement est spécifié par l'engagement que contracte le courtier maritime au nom du capitaine. L'acte ou contrat d'affrètement, passé entre l'affréteur qui loue le moyen de transport, et le fréteur qui s'oblige à opérer le transport, est nommé *charte-partie* ou nolissement. [2])

§ 28.

Expédition des bâtiments.

L'*expédition* des bâtiments étrangers à la sortie des ports, est faite par la douane et par la police sanitaire ; l'une vise une

[1]) *Voir* § 30.

[2]) Le titre VI du livre II du code de commerce français, articles 273 à 280, pose des principes généraux qu'il est utile d'observer dans les opérations d'affrètement.

partie des papiers de bord dont le capitaine est muni, et délivre les certificats et acquits de douane et de droits de navigation; l'autre, remet au capitaine partant *la patente de santé* ou certificat constatant l'état de la santé publique.

Les papiers de bord, le manifeste, le rôle d'équipage, le journal de bord, etc., sont visés par le consulat de la nation à laquelle appartient le bâtiment expédié; le capitaine reçoit au consulat le certificat *d'entrée et de sortie,* ainsi que le relevé ou *bordereau* des droits divers qu'il a dû payer en chancellerie.

§ 29.

Des courtiers maritimes. [1])

Les traités stipulent généralement que les sujets de chacun des deux souverains contractants, résidant ou voyageant sur le territoire de l'autre, auront la liberté de choisir et d'employer les hommes d'affaires, avocats, etc. qui leur conviendront; ou même qu'ils pourront, s'ils le jugent à propos, traiter directement par eux-mêmes leurs affaires, dans toutes les circonstances où l'intermédiaire d'une tierce personne (notaire, agent de change, avocat, huissier, etc.) *n'est pas exigé par les lois*; quelques traités, et notamment celui de 1786, entre la France et la Grande-Bretagne, étendent même cette faculté à l'*interprète* ou *facteur,* dont l'intervention est déclarée n'être pas obligatoire.

Quoiqu'il en soit, *il est d'usage général* qu'à l'arrivée des bâtiments les capitaines s'adressent, *immédiatement,* à l'un des courtiers interprètes, ou *courtiers maritimes et conducteurs de navires,* légalement institués et établis dans la localité. C'est par l'intermédiaire de ces agents commerciaux, dont les peines et les soins sont rémunérés en vertu d'un tarif officiel, que les déclarations en douane sont effectuées; ils affrètent ou nolisent les navires; ils constatent *le cours du taux du frèt* ou nolis; ils fixent le nombre des *jours de planche* accordés au chargement, ainsi que l'indemnité qui sera payée, pour frais de *surestarie,* pour chaque jour de retard; ils doivent, enfin, s'assurer que le volume des marchandises destinées à composer le chargement, et leur valeur, couvriront le montant du frèt. Le droit commercial statue, d'ailleurs, que si l'affréteur aprés avoir commencé le chargement, retire les marchandises, il doit le frèt *entier* et pour la totalité des marchandises qu'il avait

[1]) *Voir* Livre II, chap. XXX, § 8.

promis de charger, à moins que le navire n'ait été affrété *à cueillette*, c'est-à-dire que son chargement ne dût être complété que par l'admission de colis appartenant *à divers individus* ; dans ce cas, l'affréteur qui retire ses marchandises ne doit que le *demi-frèt*.

Comme on le voit, le courtier maritime devient, pour les capitaines étrangers qui ont réclamé son intervention, le guide, le conseiller, l'homme de confiance ; il est aussi sinon le fournisseur, du moins l'intermédiaire entre le capitaine (qui fort souvent ne sait pas la langue du pays où il se trouve), et les fournisseurs secondaires auxquels celui-ci est dans le cas d'avoir recours pour renouveler ses vivres, ou faire l'achat des cordages, poulies ou autres agrès qu'il aurait besoin de remplacer. (*Voir* Livre II, chap. XXX.)

§ 30.

Des ports francs.

Dans le but de faciliter les opérations du commerce maritime, les gouvernements ont créé les *entrepôts* (§ 31) et les *ports francs*, c'est-à-dire des ports ouverts aux bâtiments de commerce de toutes les nations, et où, tous (sans que cette faveur résulte pour aucun d'eux de stipulations particulières insérées dans quelque traité public), sont admis en franchise de droits de navigation (sauf quelques minimes frais de port), et de droits de douane portant sur le chargement, à l'exception, *quelquefois*, de diverses marchandises spéciales qui restent frappées d'une perception (le tabac, la poudre à tirer, etc.). Pour certains ports de cette nature, la franchise ne s'étend pas au delà du port lui-même et des limites dans l'enceinte desquelles sont élevés les magasins où doivent être déposées les marchandises destinées soit au transit, soit à la consommation du pays ; pour d'autres *ports francs*, la franchise embrasse *toute la ville* : les ports de Livourne et de Trieste, notamment, appartiennent à cette catégorie.

Tous les ports des colonies n'ont pas encore été ouverts par leur métropole au commerce étranger ; mais de nombreux ports francs y ont été institués (§ 53).

Il existe des *ports francs* :

En Bolivie : à Port La-Mas, créé par décret du 8 octobre 1832, à Corbija, créé par décret du 1er janvier 1833.

Dans les îles Joniennes : à Corfou, créé par l'acte parlamentaire du 25 août 1825, et dans tous les ports principaux des sept îles, en vertu de *l'acte sur l'entrepôt*, du 20 mars 1830.

Dans le Grand-Duché d'Oldenbourg : le port de Brake, sur le Weser, déclaré port franc par l'ordonnance du 28 novembre 1835.

En Russie : Odessa, déclaré port franc (avec une franchise absolue, pendant trente ans), par ukase du 29 avril 1817, etc. ;

En Portugal : Lisbonne, par décret du 22 mars 1834 ; le dépôt à la douane est d'une année sans droits de magasinage. Le réglement du port de Lisbonne a été publié en 1836.

Dans le Royaume de Sardaigne : Le port franc de Gènes a été rétabli par la déclaration annexée au traité du 20 mai 1815, entre l'Autriche et la Sardaigne ; cette déclaration porte (art. IV) : « Que « le port franc de Gènes sera rétabli avec les réglements qui « existaient sous l'ancien gouvernement de Gènes, et que toute « facilité sera donnée par le roi de Sardaigne pour le transit par « ses États, des marchandises sortant du port franc » ; — le port franc de Nice, dont la franchise est réglée par l'ordre royal du 12 mars 1749.

En Suède : Marstrand, déclaré port franc par l'édit du 15 août 1775 ; un décret en date du 24 mai 1794 a créé Gothenbourg port franc pour l'entrepôt.

En Toscane : Livourne a été placé sous le régime des ports francs par le gouvernement des souverains de la maison de Médicis, en 1548 ; ses privilèges ont été confirmés par le Grand-Duc actuellement régnant, dans le mois de juillet 1834 ; l'acte final du congrès de Vienne, du 9 juin 1815, a statué que Livourne continuera de rester port franc ; la franchise s'étend à toute la ville de Livourne.

Il existe à Messine un port franc, dont l'institution remonte à l'année 1695 ; le titre XII de la loi du 19 juin 1826 est consacré tout entier au port franc de Messine, dont les réglements ont besoin d'être entièrement remaniés ; ils imposent des visites de colis et des droits de transit qui ne devraient pas exister.

En France, une loi du 26 décembre 1814 a rétabli les limites et franchises du port, ville et territoire de Marseille, telles qu'elles existaient en 1789 ; c'est à ces limites que l'on a établi les bureaux de la douane.

Nous ne donnerons pas plus d'étendue à cette liste des *ports francs*, lesquels, d'ailleurs, ont sous plus d'un rapport, une grande ressemblance avec les *ports d'entrepôt* dont nous allons parler.

§ 31.

Des ports d'entrepôt.

Les gouvernements ont désigné divers ports de leur territoire, où les marchandises importées peuvent être déposées dans des *entrepôts* ou magasins, par les consignataires, en payant jusqu'à leur réexportation, ou bien jusqu'au moment de leur introduction en consommation, de simples droits de magasinage et des frais d'entretien. Les avantages qui résultent pour le commerce de l'établissement des entrepôts, sont nombreux, non seulement parceque les droits qui frappent les marchandises à leur importation ne sont payés à la douane qu'au fur et à mesure de l'introduction en consommation de ces marchandises; mais encore parceque le système d'entrepôt facilite le transit des marchandises destinées à d'autres pays, et l'écoulement, sans frais majeurs, des marchandises qui n'ayant pas trouvé à être placées dans la consommation du pays, sont réexportées afin d'aller chercher ailleurs des consommateurs. [1])

Les entrepôts sont *réels* ou *fictifs*. Ils sont *réels* quand les magasins de la douane reçoivent les colis débarqués et que les marchandises restent placées sous la surveillance exclusive des préposés de la douane : le négociant ne paye pas les droits de douane sur le déchet que la marchandise a subi à l'entrepôt réel.

L'entrepôt est *fictif* lorsque les marchandises sont déposées dans les magasins du négociant. Dans ce cas, les portes sont fermées au moyen de *deux serrures* : la clef de l'une d'elles reste entre les mains de la douane et c'est en présence des employés de cette administration que le négociant retire de l'entrepôt *fictif* les quantités de marchandises que réclament les besoins de son commerce; les droits de douane sont dus sur la totalité du poids des marchandises à leur entrée en entrepôt fictif, quelque déchet que ce poids ait pû subir.

L'*entrepôt fictif* a surtout été établi en faveur des denrées coloniales, pour la conservation desquelles des bâtiments moins spacieux que ceux de la douane, et parfaitement secs, sont nécessaires.

Les *entrepôts réels* qui, au point de vue des marchandises, ont quelqu'analogie avec les ports francs eux-mêmes, sont fort

[1]) En France, une loi promulguée le 29 avril 1831 admet les marchandises prohibées à l'entrepôt et en autorisa le transit.

nombreux, dans tous les pays [1]). Il serait bien difficile, bien long et surtout parfaitement inutile d'en donner, dans cet ouvrage, un état complet et exact : pour que ce travail put, d'ailleurs, présenter quelqu'avantage *pratique,* il faudrait faire connaître, d'une manière sommaire tout au moins, les lois rendues dans les grands pays maritimes sur les douanes, ainsi que les réglements spéciaux sur les entrepôts.

Le temps que les marchandises peuvent rester déposées à l'entrepôt est en général déterminé par les réglements, et fixé à un, deux et trois ans ; passé ce terme, les marchandises doivent être réexportées ou bien admises à la consommation locale.

En Espagne, par exemple, les arrêtés de l'année 1818, qui ont établi les entrepôts de St.-Ander, la Corogne, Alicante, Cadix, fixent à *une année* la durée de l'entrepôt ; en France, les lois sur le transit et les entrepôts, des 9 et 27 février 1832, permettent *trois années* de magasinage ; nous avons déjà dit que l'entrepôt reçoit les marchandises *prohibées.*

C'est une loi du 12 mars 1812 qui a réglé les conditions de l'entrepôt à St.-Petersbourg, à Archangel et à Riga.

§ 32.

Du cabotage et des voyages de long cours.

On distingue les voyages *au cabotage* des voyages de *long cours* ; ces derniers, pour les nations européennes par exemple, sont ceux qui se font aux Indes orientales et aux Indes occidentales, vers l'Océanie, à Terre neuve, etc. (et, pour la nation française, particulièrement, les voyages au Grœnland, aux îles et côtes de l'Amérique septentrionale, aux Açores, aux Iles Canaries et de Madère, et vers toutes les côtes et pays situés sur l'Océan au delà des détroits de Gibraltar et du Sund. [2])

Le cabotage est de deux sortes : le *grand* et le *petit cabotage.*

[1]) Les marchandises entrées *dans les entrepôts* ne sont soumises aux droits de douane, que lorsqu'elles sont admises à la consommation ; c'est également en franchissant *les limites du port-franc* que les droits de douane frappent les marchandises introduites par la navigation.

[2]) Ces indications sont données par l'article 377 du code de commerce français ; en 1854, cet article a été modifié, comme il suit : « Sont réputés voyages de long « cours ceux qui se font au-delà des limites ci-après déterminées :

« au nord, le 72e degré de latitude nord ;
« au sud, le 30e degré de latitude nord ;
« à l'ouest, le 15e degré de longitude du méridien de Paris ;
« à l'est, le 44e degré de longitude du méridien de Paris. »

Le *grand cabotage* est celui qui a lieu avec les ports étrangers peu éloignés, comme par exemple pour la navigation française, les voyages des bâtiments qui sortent des ports français de l'Océan, pour se rendre dans les ports de la Grande-Bretagne, de l'Espagne, des Pays-Bas, du Danemarck et dans le port de Hambourg.

Le *petit cabotage* a pour but d'aller de cap en cap, de port en port, *sur les côtes du même pays* ; les réglements de tous les états et les traités publics (à bien peu d'exceptions près), réservent aux bâtiments *nationaux*, à l'exclusion des bâtiments étrangers, le privilège *du petit cabotage.*

Au nombre des traités, fort rares, qui renferment sur ce point des stipulations en faveur des étrangers, nous signalerons notamment les traités de 1761 et 1768, entre la France et l'Espagne.

Le traité qui a été conclu le 25 septembre 1840, entre la Belgique et la Grèce, porte (art. 3) : « Pour ce qui est du com-« merce côtier consistant en produits indigènes ou étrangers, expé-« diés d'un port national à l'autre, les hautes parties contractantes « conviennent qu'il pourra se faire librement par leurs sujets re-« spectifs, lesquels seront libres de charger leurs effets et marchan-« dises sur leurs propres embarcations, en payant les uns et les « autres les mêmes droits. »

L'article 6 du traité signé à Athènes le 25 décembre 1843 et à Copenhague le 31 octobre 1846, est moins explicite : « Il est-« convenu, y est-il dit, que la faculté réciproque de faire le cabo-« tage, de port en port, se réglera d'après les lois et ordonnances « en vigueur dans les états des hautes parties contractantes. »

Les traités entre la Russie et la Perse autorisent le cabotage des bâtiments des deux nations *avec tous les ports de la mer Caspienne* (§ 39).

Nous le répétons, le *petit cabotage* ou cabotage de port national à port national, est réservé généralement aux seuls bâtiments du pays, et interdit aux bâtiments étrangers, même à ceux des nations qui se sont accordé le privilège réciproque *du traitement national*, en ce qui concerne soit les droits de navigation, soit également les droits de douane (§ 24).

De très nombreux traités en font foi, nous nous bornerons à indiquer les traités les plus récemment conclus : tous, à l'exception du traité de l'année 1840, entre la Belgique et la Grèce, réservent en termes *précis* le *petit cabotage*, ou commerce maritime côtier, à la navigation nationale. Ce sont :

en 1832, le traité entre les États-Unis et la Russie;
» 1835, » » l'Autriche et la Grèce;
» 1837, » » les États-Unis et la Grèce;
» 1838, » » les États-Unis et la Sardaigne;
» 1840, » » la Belgique et la France;
» 1843, » » la Grèce et les Pays-Bas;
» » , » » la Grèce et les Villes anséatiques;
» 1844, » » le Portugal et la Prusse;
» 1845, » » le Hanovre et la Sardaigne;
» » , » » les Deux-Siciles et la Russie;
» » , » » la Belgique et les États-Unis;
» » , » » la Russie et la Sardaigne;
» 1846, » » le Danemarck et les Deux-Siciles;
» » , » » les Deux-Siciles et la Sardaigne;
» » , » » le Hanovre et les États-Unis;
» » , » » la Prusse et le Danemarck;
» » , » » l'Autriche et la Russie;
» » , » » la France et la Russie;
» » , » » le Mecklenbourg-Schwerin et la Suède.

§ 33.

De la police des ports.

Tout ce qui appartient à l'administration, à la police, à la conservation des ports, est confié à des autorités particulières, indépendantes des tribunaux.

« Ces autorités », dit Pardessus, « trouvent les règles de leur « conduite dans des lois et des instructions spéciales. »

« Il est vrai que la connaissance de ces règles peut servir à « décider certaines difficultés que font naître les transactions pri- « vées ; mais elles n'ont pas, par leur objet, ni la rigoureuse « exactitude, ni la fixité des lois qui statuent sur les engagements « ou les rapports individuels ; elles tiennent à des causes, à des « intérêts qu'il n'appartient point aux simples citoyens de discuter. » Il appartient encore moins aux étrangers, dirons-nous, de le faire : ils doivent s'y conformer.

Les lois de police et de sûreté obligent quiconque occupe passagèrement le territoire qui leur est soumis. [1])

[1]) « Un étranger », a dit le comte Portalis, en parlant de la publication, des effets et de l'application des lois, « devient le sujet casuel de la loi du pays dans lequel « il passe : il est protégé par cette loi ; il doit donc la respecter à son tour. »

L'étranger ne serait pas excusé s'il violait les réglements locaux, par la considération que ce qu'ils exigent est une exception au droit commun, qu'il a pu facilement ignorer; aussi, tout capitaine de navire étranger doit-il s'enquérir tant auprès des courtiers maritimes, qu'auprès du consul de sa nation, des obligations que les réglements locaux lui imposent, en ce qui concerne les déclarations en douane, les déclarations à faire aux autorités sanitaires, le *dépôt des poudres* en entrant dans le port, le mouillage, l'ancrage, les gaviteaux qu'il doit laisser flotter sur le point où l'ancre de son bâtiment est fixée (§ 46), les heures de clôture et d'ouverture du port et des bureaux des diverses administrations avec lesquelles il doit avoir des rapports; enfin, les formalités et les prescriptions de toute nature auxquelles doit se soumettre tout étranger.

La célèbre ordonnance de la marine, du mois d'août 1681, promulguée par Louis XIV, ayant servi de base, en général, aux réglements adoptés par les autres nations, on peut toujours la citer avec avantage.

Voici comment elle s'exprime sur la police des ports et des rades (Livre II, titre I).

Art. VI : Ceux qui auront des poudres dans leurs navires seront tenus de les faire porter à terre incontinent après leur arrivée, sans qu'ils puissent les remettre dans leur vaisseau qu'après qu'il sera sorti du port.

L'article XIV fait défense de porter et d'allumer du feu dans les navires étant dans les bassins et hâvres, sinon au cas de nécessité pressante, *en présence ou par la permission du maître du quai.*

Par l'article premier, l'obligation était imposée au capitaine arrivant de déclarer la quantité de *lest* qui se trouvait à son bord; et l'article V lui faisait défense de jeter le lest dans les ports, canaux, bassins et rades.

L'ordonnance du roi du 21 janvier 1722, renouvelle la défense portée par l'article XIV de l'ordonnance de 1681, concernant le feu; celle du 1er février 1729 interdit à tout navire français de pouvoir entrer dans un port avec sa provision de poudre, ses canons, fusils, pistolets et armes à feu.

Le traité conclu à Westminster, le 3 novembre 1655, entre la France et l'Angleterre, impose l'obligation aux bâtiments anglais qui veulent remonter la Garonne jusqu'à Bordeaux de déposer leur artillerie et leurs armes à feu au fort de Blaye. [1])

[1]) Lorsqu'en 1850, le yacht royal *Victoria and Albert* a remonté la Gironde jusqu'à Bordeaux, ce bâtiment de *plaisance*, considéré comme bâtiment de guerre, n'a point été astreint à cette formalité.

La défense faite aux bâtiments *de la marine commerciale* de conserver leur poudre à bord *dans les ports* est générale : elle n'est point applicable aux paquebots-poste à vapeur, commandés par des officiers de la marine militaire de l'état.

§ 34.

Des bassins et docks.

Les bâtiments du commerce sont admis dans les *bassins* et *docks*; dans quelques localités le séjour dans les *docks* est assujeti à un droit spécial.

Les *docks* ou bassins, dans lesquels des écluses assez grandes pour livrer passage à des bâtiments, introduisent les eaux de la mer ou d'un fleuve, sont de deux espèces: les *Docks secs* ou *Dry-Docks* (selon l'expression anglaise), sont destinés aux constructions navales, aux réparations de radoub, etc. ; les *Docks à flot* ou *Wet-Docks* reçoivent les bâtiments chargés ou en charge.

§ 35.

De l'hyvernage des bâtiments.

Les navires de commerce peuvent hyverner dans les ports étrangers, soit qu'ils y aient été retenus par les glaces, soit que la nature du chargement qu'ils devaient prendre, n'ait pas permis aux expéditeurs de livrer les marchandises avant le retour de la saison favorable à la navigation; soit enfin que les avaries à réparer aient obligé le bâtiment à prolonger son séjour jusqu'à l'époque de l'interruption de la navigation.

L'hyvernage des bâtiments dans les ports et sur les rades ne donne pas lieu en général à des droits spéciaux.

Quelques États ont cru toutefois devoir en faire une clause particulière de leurs traités de commerce et de navigation, en stipulant pour leurs bâtiments du commerce, accueil et protection dans les cas de relâche forcée et de réparation d'avaries (§§ 42 et 44).

§ 36.

Des passagers.

Les personnes qui ont arrêté leur passage sur un bâtiment marchand, doivent se rendre à bord aussitôt que le capitaine le requiert; elles perdent le prix de leur passage si, étant allées

à terre sans l'agrément du capitaine, le bâtiment, prêt à mettre à la voile, part sans avoir pû les attendre.

C'est au passager à pourvoir lui-même à sa nourriture, à moins qu'il ne se trouve sur un paquebot à vapeur ou à voiles, destiné au transport de voyageurs, tels par exemple que les bateaux à vapeur qui existent actuellement sur tous les grands fleuves ou qui sillonent l'océan Atlantique, la Méditerranée, la mer Rouge, la Baltique, la mer Noire, etc. et toutes les mers intérieures des divers états. Sur les paquebots de cette nature (appartenant à des sociétés particulières, ou à l'État qui les a établis pour le transport des dépêches), les voyageurs trouvent, moyennant paiement en sus du prix de leur passage, des moyens de subsistance; sur diverses lignes de paquebots à vapeur, le prix du transport comprend les frais de subsistance à bord.

Hors cette circonstance, ou bien également un accord fait avec le capitaine du bâtiment de commerce, tout passager doit se munir des vivres nécessaires pour la durée du voyage.

Lorsque les victuailles viennent à manquer à bord sans qu'on puisse s'en procurer, le capitaine peut forcer les personnes qui ont des vivres, de les mettre en commun, en leur en payant la valeur.

Si quelque passager se trouve pendant le voyage atteint d'une maladie contagieuse, le capitaine peut, il doit même quelquefois, selon le nature de la maladie, le déposer, même contre la volonté du passager, au premier lieu où il sera possible de lui faire donner des secours.

Les traités stipulent généralement en faveur des *passagers* (sujets respectifs des souverains contractants), dans le double but de les soustraire aux effets et obligations de l'*arrêt de prince* (§ 49), ainsi qu'à la captivité, si, pendant une guerre, survenue entre les deux états signataires, les dits passagers, non militaires actuellement au service de l'un des belligérants, sont trouvés à bord d'un bâtiment neutre. (*Voir* titre III, § 10.)

§ 37.

Asile donné à des fugitifs à bord des bâtiments étrangers ancrés dans les ports.

Les capitaines étrangers ne peuvent dans les ports où ils ont été admis, se permettre de recevoir même momentanément à leur bord aucun fugitif, déserteur, malfaiteur, conspirateur ou rebelle

quelconque, sujet de la Puissance dans les ports de laquelle leur bâtiment se trouve à l'ancre; encore moins peuvent-ils leur accorder *asile*, et chercher à le soustraire aux recherches exercées par l'autorité locale; s'ils se refusaient à rendre les fugitifs qui se seraient retirés sur leur bâtiment, et si le consul de la nation à laquelle appartient le capitaine, n'obtempérait pas à la demande qui lui aurait été présentée par l'autorité territoriale de faire débarquer et délivrer l'individu, objet de la réclamation, la police locale, après avoir donné avis préalable au consul, serait en droit de procéder à bord du bâtiment qui aurait accueilli le fugitif, aux perquisitions qu'elle jugerait à propos.

Plusieurs traités renferment des clauses formelles à cet égard; ce sont notamment les traités de 1742, entre les Deux-Siciles et la Suède; de 1748, entre le Danemarck et les Deux-Siciles; de 1753, entre les Deux-Siciles et la Hollande; de 1787, entre les Deux-Siciles et la Russie; de 1789, entre le Danemarck et la république de Gènes; de 1798, entre le Portugal et la Russie, traité renouvelé par une déclaration échangée en 1815.

De leur côté, les consuls établis dans les pays de chrétienté, ne sauraient donner asile dans leur demeure ou dans leur chancellerie aux fugitifs que recherche la police locale; divers réglements consulaires le leur interdisent formellement; ni les publicistes ni les traités ne leur confèrent ce privilège. Teulet lui-même, qui nomme les consuls « *les ambassadeurs du commerce* », dit que les consuls doivent remettre entre les mains de la justice qui les réclame, les *criminels* qui se réfugieraient dans leur chancellerie. Toutefois, Teulet ajoute : « La maison consulaire offre un « asile assuré *à tous les nationaux* qui viennent se mettre sous l'au- « torité du consul; non pas que la justice du pays puisse être « sans force devant cet obstacle, mais il faut alors qu'elle s'adresse « au consul pour obtenir l'extradition. »

« Fils de l'*asile religieux*, le droit d'asile (pour les ministres « publics) en a éprouvé les vicissitudes », dit le commandeur Ribeiro Dos Santos, « et l'on essaie de démolir ce qu'il en reste « encore : comment accorderait-on à l'homme, ce qu'on ne recon- « nait plus à Dieu ! .... »

Quoiqu'il en soit, les agents de la police locale ne saurait pénétrer dans une chancellerie consulaire sans l'autorisation formelle du consul.

Le traité du 23 février 1853, entre la France et les États-Unis, porte (art. 3) : « Les chancelleries et habitations consulaires se- « ront inviolables; les autorités locales ne peuvent les envahir,

« sous aucun prétexte, et ne pourront dans aucun cas visiter ni « saisir les papiers qui y seront renfermés. Elles ne sauraient dans « aucun cas servir de lieu d'asile. »

§ 38.

Des matelots déserteurs.

Aucune Puissance ne se refuse à faire rechercher et arrêter les matelots étrangers qui ont déserté pendant que le bâtiment auxquels ils appartenaient, se trouvait dans un de ses ports.

Sur la demande adressée par le consul de la nation du bâtiment, à bord duquel était engagé et servait le matelot déserteur, le fugitif est remis à ce fonctionnaire, à moins qu'il *ne soit sujet propre de la Puissance dans le port de laquelle a eu lieu sa désertion.*

L'entretien du matelot déserteur dans la prison où il est déposé jusqu'au moment où le consul de sa nation ait trouvé le moyen de le rapatrier, reste au compte du consulat qui en rembourse les frais à l'autorité locale. Si, après un certain délai de deux, trois ou quatre mois, selon ce qui a été réglé par les traités en vigueur, le consul n'a pû trouver une occasion favorable pour renvoyer dans son pays le matelot tenu à sa disposition, cet homme est remis en liberté, et les traités portent en général *qu'il ne pourra plus être arrêté pour la même cause.*

Le délai, passé lequel le matelot déserteur pourra être remis en liberté, a été fixé :

à *deux mois,* par les traités : de 1836, entre les États-Unis et le Pérou ; — 1837, les États-Unis et la Grèce ; — 1838, les États-Unis et la Sardaigne ; — 1839, la Grèce et la Prusse ; 1844, le Portugal et la Prusse ; — 1846, la Grèce et le Hanovre ;

à *trois mois,* par les traités : de 1836, entre la France et l'Uruguay ; — 1842, l'Autriche et le Mexique ; — 1843, la France et la république de Vénézuéla ; — 1845, la Sardaigne et le *Zollverein* ou États de l'union des douanes allemandes — le Hanovre et la Sardaigne — le Belgique et les États-Unis — la Russie et la Sardaigne ; — 1846, l'Oldenbourg et la Sardaigne ; — 1853, la France et les États-Unis ;

à *quatre mois,* par les traités : de 1839, entre la France et le Texas qui, depuis cette époque, a été annexé aux États-Unis de l'Amérique septentrionale ; — 1845, les Deux-Siciles et les États-Unis.

Les traités, fort nombreux, antérieurs à l'année 1836, non plus que plusieurs traités conclus depuis et dans lesquels se trouve la clause relative à la restitution des matelots déserteurs et à leur remise au consul de leur nation, n'ont point fixé le temps pendant lequel les matelots déserteurs pourraient être retenus en prison.

§ 39.

Des mers fermées et mers enclavées.

Les *mers enclavées* dans des parties de continent, telles que la mer du Nord, la mer Adriatique, la mer Noire, la mer Rouge, la mer Ligurienne, la Méditerranée et la Baltique ont été pour les publicistes l'objet de longues discussions qui n'ont point établi de principes fixes, *absolus*, qui puissent servir de règle invariable aux droits et aux prétentions des diverses nations (titre I, § 2). Toutefois, on peut établir en principe que ces mers sont devenues, désormais, communes à la navigation commerciale et à la marine militaire de toutes les nations, en se conformant aux principes qui sont appliquées à la mer territoriale (§ 40).

La Baltique et la mer Noire seront l'objet d'un paragraphe particulier (§§ 54 et 56).

Ce qui vient d'être dit pour les *mers enclavées*, et sauf ce qui concerne les golfes et détroits (§ 41), peut s'appliquer en temps de paix aux *mers fermées*, et par abus de la force en temps de guerre ; les déclarations des puissances du Nord au sujet de la Baltique (§ 54), n'y ont pas empêché les hostilités entre les corsaires et navires marchands des nations belligérantes (Livre II, chap. XII, § 3).

Les limites elles-mêmes de la souveraineté des États sur le plus ou moins d'étendue des parties de la mer qui baigne leurs côtes, sont restées indécises (§ 40).

Nous nous bornerons donc à dire qu'au nombre des *mers fermées*, sur lesquelles l'état riverain a des droits de souveraineté, ou tout au moins de surveillance spéciale, qui ne lui sont pas contestés, on est généralement d'accord de placer :

Le Sund, le seul détroit ou passage de mer où la marine commerciale soit soumise à des droits qui frappent le chargement même des bâtiments (§ 55) ; le grand et le petit Belt, dont le passage est pour les bâtiments l'occasion de droits à payer (§ 55) ; le canal de Bristol ; le canal de St.-Georges ; le détroit de Messine, que peu de bâtiments étrangers se hazardent à franchir sans ré-

clamer l'assistance d'un pilote sicilien ; le dédroit des Dardanelles ; le Bosphore (§ 56) ; la mer de Marmara.

La mer Caspienne dont les ondes baignent les territoires russe et persan, n'intéresse en aucune sorte le *droit maritime des nations*. Le Volga, le Terek, l'Aras, le Kour, le Gourghen, l'Oural ou Jaik, etc., y portent leurs eaux ; mais elle n'a plus aucune communication avec la mer d'Azow, non plus qu'avec la mer Noire : elle est entièrement environnée par les terres. Les traités (de 1729 à 1836) qui ont réglé les rapports commerciaux entre la Perse et la Russie, ont déclaré le cabotage permis à la navigation des deux pays avec tous les ports de la mer Caspienne.

La mer d'Azow qui communique avec la mer Noire par le détroit de Jénikaléh, et qui reçoit le Don, l'un des plus grands fleuves de l'Europe, a été quelquefois nommée dans les traités que la Russie a conclus avec divers États de l'Europe.

§ 40.

De la mer territoriale, ou territoire maritime. [1])

Nous avons dit (titre I, § 2) que l'usage de la mer appartient en principe et comme un droit naturel et positif à tous les hommes, à toutes les nations ; cet usage est général, absolu, sur tous les points de la mer auxquels on peut appliquer l'expression ou dénomination de *pleine mer*, c'est-à-dire l'océan (*Mare externum seu universum, Oceanus*), qui sépare les différentes parties principales du globe de la terre et qui se divise en quatre grandes mers, savoir : l'océan des Indes orientales, l'océan Atlantique dit également océan d'Amérique et des Indes occidentales, la mer du Sud ou océan Pacifique et la mer Glaciale.

Mais la protection du territoire de l'État du côté de la mer, et la pêche qui est la principale ressource des habitants du littoral, ont fait comprendre la nécessité de reconnaître un *territoire maritime*, ou mieux encore une *mer territoriale* dépendant de tout État riverain de la mer ; c'est-à-dire une distance quelconque à partir de la côte, qui *fut réputée la continuation du territoire*, et à laquelle devait s'étendre pour tout État maritime *la souveraineté spéciale de la mer*.

De ce territoire maritime de l'État dépendent nécessairement les districts maritimes ou parages d'une possession exclusive sur

[1]) *Voir* Titre III, § 23.

lesquels l'État a acquis, par convention tacite ou avouée de tous les autres États, un droit particulier, et sur lesquels dès lors il continue l'exercice de sa souveraineté.

Mais les États ont prétendu établir, chacun en ce qui le concerne *personnellement*, spécialement, des limites diverses dont l'étendue exagérée devait indubitablement devenir l'occasion, en maintes circonstances, de contradictions et de contestations de la part des autres États ; un grand nombre de publicistes distingués n'ont pas été, malgré leur mérite incontesté, plus sages sur ce point que les États eux-mêmes.

Divers gouvernements et divers publicistes ont porté cette limite de *la mer territoriale* à 40, 60 et même 100 milles marins, à partir de la côte.

Le Danemarck prétend à la souveraineté et à la propriété de la mer jusqu'à quatre milles de l'Islande et quinze milles du Grœnland. (*Voir* Livre II, chap. II.)

Plusieurs traités ont autrefois fixé la limite de la souveraineté de la mer qui baigne les côtes d'un État à quinze *lieues* (60 kilomètres); d'autres l'ont fixée à quatre lieues (16 kilomètres).

La France a écrit dans les traités de 1685 et 1767 avec le Maroc, que les corsaires de ce dernier État ne pourraient faire de prises dans l'étendue de six lieues en face des côtes de France, et qu'aucun bâtiment marocain ne pourrait croiser qu'à *trente milles* du littoral français.

Enfin, dans la loi française du 24 mars 1794 (4 germinal an II de l'ère républicaine), titre III, concernant la visite des douanes, on lit que les bâtiments au-dessous de cent tonneaux louvoyant ou à l'ancre, dans les *quatre lieues* des côtes de France, hors le cas de force majeure, peuvent être visités par les préposés de l'administration des douanes ; — et l'arrêté du 27 thermidor an VIII (15 août 1800) à consacré la distance de *deux lieues marines* comme formant la limite en deça de laquelle aucune prise ne peut être déclarée bonne.

Quant aux publicistes, les uns, tels que Baldus, Bodin et Targa, ont parlé de *soixante milles* à partir du rivage; les autres, de cent milles, et Loccenius (publiciste suédois, mort en 1677), est de ce nombre quand il étend la propriété de la mer à *deux journées de chemin* de la rive.

Grotius est, parmi les publicistes antérieures au 18e siècle, le seul qui soit resté dans le vrai, en disant que la limite de la souveraineté de la mer territoriale est celle qu'on peut défendre de la terre.

Valin, le savant et laborieux commentateur de l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681, borne l'étendue de la juridiction sur la mer *à la portée du canon*; c'est être d'accord avec Grotius.

Depuis, Azuni, Kluber et d'autres encore ont adopté la même limite; c'est également celle que divers réglements et un grand nombre de traités publics ont fixée.

Voici, d'abord, ce que portent plusieurs de ces réglements.

Réglement du *Grand-Duc de Toscane,* du 1er août 1778, art. 1er: « Il ne pourra être fait aucune prise dans les mers adjacentes aux « ports toscans, échelles, tours et péages, ni commis aucune hos- « tilité, dans l'espace qui se trouve sous la portée du canon. » (*Voir* Livre II, chap. XII, § 1.)

Édit de la *république de Gènes,* du 1er juillet 1779, art. 1er: « Il ne pourra se commettre aucune hostilité entre les Puissances « belligérantes, dans les ports, golfes et plages de notre domination, « à la distance qui se trouve sous la portée du canon. » (*Voir* Livre II, chap. XII, § 11.)

Édit de la *république de Venise,* en date du 9 septembre 1779: « Il ne pourra être exercé dans les ports, rades et plages de notre « domination, et dans toutes les mers adjacentes, aucun acte « d'hostilité qu'*au delà de la portée d'un canon de batterie.* »

Réglement *russe,* du 31 décembre 1787, sur la course, art. 2: « Les armateurs russes pourront poursuivre les vaisseaux de guerre « et marchands ennemis, les attaquer, les prendre ou détruire, « partout où l'occasion s'en présentera, excepté dans les cas où « le vaisseau ennemi, en cherchant un abri, se mettra à temps « *sous la portée du canon d'un port ou des côtes d'une Puissance* « *neutre.* Ils ne doivent non plus se permettre aucune hostilité « dans les ports et les rades appartenant aux Puissances neutres, « avant que les ennemis se soient éloignés *au delà de la portée* « *du canon.* »

L'acte de la quatrième année du règne de Georges III, roi de la Grande-Bretagne (1764), et la loi du 28 août 1833, de la quatrième année du règne du Guillaume IV, ont étendu la souveraineté aux *eaux des îles Britanniques* et jusqu'à la distance *d'une lieue des côtes baignées par la Grande-mer.*

Les États généraux des Provinces-Unies des Pays-Bas professaient un respect si grand pour le principe de la souveraineté de l'État *sur la mer territoriale,* que l'ordonnance de 1671, concernant le salut à faire sur les côtes des souverains étrangers « *sans avoir à se préoccuper s'il sera rendu ou non rendu,* porte

« que chaque souverain *l'est pleinement* dans l'étendue de sa do-
« mination, et que dans cette même étendue *chaque étranger est*
« *sujet.* »

Il sera bon d'indiquer d'une manière sommaire les articles des principaux traités qui ont été conclus entre les Puissances diverses, et qui sont relatifs à la limite de la souveraineté sur la mer territoriale.

1774, art. 8. France et Espagne. Les employés des douanes auront le droit de visiter les petits bâtiments de cent tonneaux et au dessous qu'ils rencontrèront *à deux lieues* de distance au large de la mer.

1786, art. 41. France et Grande-Bretagne. Il ne sera pas souffert que sur les côtes *à la portée du canon,* dans les ports et rivières de l'obéissance des deux États, des navires et marchandises des sujets de l'un et de l'autre Puissances soient pris par les vaisseaux de guerre ou corsaires pourvus de patentes de quelqu'État que ce soit.

1787, art. 28. France et Russie. Les vaisseaux de celle des deux nations contractantes qui aura une guerre, ne pourront attaquer les navires de son ennemi que *hors de la portée du canon* des côtes de son allié; la neutralité la plus absolue sera observée dans les ports, hâvres, golfes et autres eaux comprises sous le nom *d'eaux closes* qui leur appartiennent respectivement.

1787, art. 19. Deux-Siciles et Russie. En cas de guerre, celui des deux qui sera belligérant ne pourra attaquer un vaisseau ennemi sur les côtes du neutre que *hors de la distance de la portée du canon.*

1794, art. 25. États-Unis et Grande-Bretagne. Aucune des deux parties ne souffrira que les vaisseaux ou effets appartenant aux sujets ou citoyens de l'autre soient pris à une portée de canon de la côte, ni dans aucune baie, rivière ou port de leur territoire, par des vaisseaux de guerre ou autres ayant lettres de marque de prince, républiques ou État, etc.

1795. Le traité conclus entre la France et la Régence de Tunis en 1795, a fixé *à la portée d'un canon placé sur le rivage,* la distance à laquelle s'étend la souveraineté *absolue* de la mer territoriale.

1601, art. 25. Russie et Suède. Si l'un des contractants entre en guerre, ses vaisseaux ne pourront attaquer les vaisseaux ennemis que *hors de la portée du canon des côtes de l'allié, resté neutre.*

1806, art. 12. États-Unis et Grande-Bretagne. Celui des deux États contractants qui sera devenu belligérant ne pourra poursuivre les vaisseaux de l'ennemi qu'en deça de *cinq milles marins* des côtes de l'autre resté neutre, et s'il s'agit d'une nation qui ne reconnaît par cette limite de juridiction maritime de celui des deux contractants resté neutre, la limite sera de *trois milles*. Les contractants (art. 19) ne souffriront pas que les bâtiments des dits contractants soient pris dans la limite d'une portée de canon, ni même dans la limite de l'article 12. (*Voir* Livre II, chap. XII, § 7.)

En 1839, le traité conclu entre la France et la Grande-Bretagne a fixé la limite de la *pêche* sur les côtes respectives, *à trois milles géographiques* de soixante au degré de latitude, *à partir de la laisse de la basse-mer*. (Art. 9 et 10.)

L'article 16 du traité de l'année 1740, entre les Deux-Siciles et la Porte Ottomane, porte que dans tous les lieux de la domination des deux contractants d'où l'on pourra reconnaître leurs bâtiments respectifs, on ne souffrira pas, de part et d'autre, que les navires soient poursuivis ou molestés.

Enfin, le traité du 3 juillet 1842 pour *l'abolition de la traite des noirs*, conclu à Lisbonne, entre la Grande-Bretagne et le Portugal, porte (art. 3): « Il ne sera pas permis de visiter ou de « détenir, sous quelque prétexte ou motif que ce soit, aucun na- « vire mouillé dans un port ou ancrage quelconque appartenant « à l'une des deux hautes parties contractantes, ou *à la portée* « *du canon des batteries de terre.* » [1])

« Il serait bien à désirer », disait Gérard de Rayneval, « pour « la tranquillité publique qu'il existât une règle générale ou au « moins des règles particulières bien déterminées sur une matière « aussi importante et aussi exposée à des incertitudes, à des « méprises et à des démêlés. »

Ce qui serait plus désirable encore, ce serait que les Puissances, après avoir reconnu tant par des traités, que par des réglements particuliers, une limite de la souveraineté et de la juridiction sur la *mer territoriale*, ne fûssent pas aussi promptes à l'oublier ; qu'elles respectassent le principe, même à l'égard des États avec lesquels aucun traité ne les lient, et que les commandants des forces navales qui violeraient ce principe qui dérive de l'indépendance des nations fûssent sévèrement punis.

Combien de fois la Grande-Bretagne, qui, par l'acte de 1764

[1]) *Voir* au § 52, la limite accordée pour la pêche des huîtres par le traité de 1843, entre la France et la Grande-Bretagne : *trois milles de 60 au degré de latitude à partir de la laisse de basse-mer.*

et par ses traités de 1786 avec la France et de 1794 avec les États-Unis, a reconnu le principe de la souveraineté de l'État sur la mer territoriale jusqu'à une certaine distance des côtes ; combien de fois la Grande-Bretagne n'a-t-elle pas porté atteinte à ce principe, en le violant même jusqu'à dans *les ports* ? [1])

Bien que l'étendue de la propriété ou souveraineté sur la mer territoriale semble encore présenter quelqu'incertitude, cette incertitude ne saurait exister au degré que l'observation faite par Gérard de Rayneval, semblerait l'indiquer. Une opinion commune aux hommes d'état ainsi qu'aux publicistes des temps modernes n'existe-t-elle pas, en effet ? En présence des traités publics que nous avons signalés, des réglements particuliers que nous avons fait connaître, et des doctrines exprimées par Grotius, Valin, Azuni, Kluber etc., ne peut-on pas dire avec certitude :

1° La souveraineté sur la mer territoriale s'étend *jusqu'à la portée du canon* qui serait tiré de la terre, en ce qui concerne la protection que doit l'État neutre aux bâtiments des nations belligérantes, mais la surveillance que doivent exercer les douanes pour empêcher la contrebande peut s'exercer plus loin encore.

2° Cette souveraineté s'étend aux districts et parages maritimes, tels que les rades et baies, les golfes, les détroits dont l'entrée et la sortie peuvent être défendues par le canon ; aux mers enclavées en quelque sorte dans le territoire, telle que la mer d'Irlande par exemple ; enfin, à toutes les *eaux closes*, selon l'expression du traité de 1787 entre la France et la Russie ?

Il résulte du principe de la souveraineté de l'État sur la mer territoriale, principe incontestable et qu'on ne saurait se refuser à reconnaître puisqu'il dérive de l'indépendance des nations et de la nécessité, pour chacune d'elles, d'exercer sur ses côtes une surveillance et une protection qui assûrent la tranquillité des habitants et la conservation de leurs propriétés ; il résulte de ce principe, disons nous :

[1]) Au Livre II, chap. XII et XXIV, nous signalerons notamment les violations dont elle s'est rendue coupable en 1793, 1798, 1801 et 1805. Quand ses forces navales s'imparèrent, en 1805, du vaisseau français *l'Impétueux* échoué sur les rivages des États-Unis, le traité de 1794 qui avait fixé *à cinq milles marins* la limite de la souveraineté sur la mer territoriale, ne leur imposait-il pas l'obligation stricte de ne pas franchir cette limite pour poursuivre, au-delà, le vaisseau ennemi prêt à leur échapper ? Quand l'amiral Nelson pénétra dans le port de Livourne pour y enlever des bâtiments génois ; quand un vaisseau de guerre anglais s'empara, par surprise, dans le port de Gênes, où elle était à l'ancre, de la frégate française *la Modeste*, l'Angleterre ne connaissait-elle pas l'existence des réglements toscan et génois de 1778 et de 1779 ?

1° Que l'exercice de la police intérieure dans les ports (§ 33) appartient exclusivement au gouvernement territorial, sans toutefois enlever *aux commandants des vaisseaux de guerre étrangers*, que ce gouvernement a admis dans ses ports, les droits de justice et de pénalité des dits commandants sur leur équipage, droits qui tiennent à la nature même du commandement militaire lequel reste intact et dans la plénitude de sa force (§ 60).

2° Qu'on ne peut ni poursuivre ni prendre un bâtiment ennemi soit dans les ports ou dans les baies fermées (Livre II, chap. XII), soit dans l'espace de mer sur lequel s'étend la juridiction de l'État neutre, ami ou allié non belligérant, espace qui dans l'usage général actuel se mesure *à la portée du canon*. Une ordonnance de Louis XIV, de l'année 1681, prescrivait de traiter comme *pirate* le corsaire qui se serait engagé dans l'embouchure d'un fleuve français pour y poursuivre sa proie.

3° Qu'une prise serait illégitime si elle était faite dans un port étranger, ami et neutre, ou sous le canon d'une Puissance amie ou neutre. (Titre III, § 23, et Liv. II, chap. XII.)

4° Que toutes les fois que la raison d'état, ou tout autre considération de gouvernement, exige qu'un souverain interdise aux étrangers la navigation de *la mer territoriale*, il peut le faire légitimement sans porter atteinte au droit des gens.

5° Que toute infraction à cette interdiction (à moins que ce ne soit en cas de relâche forcée ou de force majeure quelconque), est de nature à entrainer la confiscation du navire et du chargement; c'est en vertu de la souveraineté sur la mer territoriale que jusqu'à nos jours les Puissances européennes avaient interdit aux étrangers le commerce avec leurs colonies (§ 53).

§ 41.

Des golfes et détroits.

Tous les golfes et détroits ne sauraient appartenir, *dans la totalité de leur surface ou de leur étendue*, à la mer territoriale des états dont ils baignent les côtes; la souveraineté de l'État reste bornée sur les golfes et détroits *d'une grande étendue* à la distance qui a été indiquée au précédent paragraphe; au delà, les golfes et détroits de cette catégorie sont assimilés à la mer, et leur usage est libre pour toutes les nations.

Au nombre des golfes et détroits que l'on peut considérer comme appartenant à *la mer territoriale* soumise aux lois et la

surveillance de l'État, en vertu du droit de propre conservation inhérent à l'indépendance qui appartient à chaque État, on peut placer :

La mer ou golfe d'Azow et la mer de Marmara ; — le Zuidersée et le Dolard ; — les golfes de Bothnie et de Finlande ; — le golfe de St.-Laurent dans l'Amérique septentrionale ; — — *une partie* du golfe de Mexique, dans la mesure respective indiquée pour chacune des nations dont le territoire est borné par ce golfe ; — *le fond* du golfe Adriatique dans les parages de Venise, Trieste, Fiume, etc. ; — les golfes de Naples, Salerne, Tarente, Cagliari, Salonique, Coron, Lepante, etc. ; — les détroits (ou canaux) d'Ecosse, de Messine, du Sund, du grand et du petit Belt, de Constantinople, des Dardanelles, d'Enikali, d'Euripe, etc.

Nous aurons à parler plus loin (§ 55), des passages du Sund et des Belt.

Quant aux détroits ou passages de mer où le navire qui les suit et se tient *au centre,* se trouve en quelque sorte hors de la portée du canon, on les reconnait comme *mer libre* : tels sont le détroit de Gibraltar, le canal de la Manche, les détroits de Mozambique, Bering, Malacca, Davis, Bass, Torres, etc. Le détroit du Sund lui-même (quoique la navigation commerciale y soit soumise à des droits) appartient à la même catégorie.

Les détroits étant des passages qui mettent les mers en communication et permettent de naviguer d'une mer à l'autre, leur usage doit être libre comme la mer elle-même, sinon la liberté des mers mises en communication par les détroits, ne serait qu'une chimère. Il peut exister, dirons-nous avec Gérard de Rayneval, des conventions ou des usages contraires à ces assertions ; mais ce ne sont que des exceptions, et le principe n'en demeure pas moins intact.

§ 42.

De la relâche volontaire et de la relâche forcée.

La relâche volontaire, c'est-à-dire l'entrée volontaire d'un bâtiment dans un *port ouvert au commerce et gardé par un bureau de douanes,* est permise à tout bâtiment de la marine commerciale muni de papiers réguliers ; elle peut avoir lieu pour réparer une avarie, acheter des vivres, renouveler la provision d'eau,

déposer un passager ou un malade, prendre des informations sur l'état commercial de la pluce et y chercher un frèt.

Les réglements locaux statuent diversement sur les droits qui peuvent atteindre le bâtiment entré en relâche volontaire ; s'il fait une opération de commerce, déchargement ou chargement, nul doute que dans ce cas il ne soit soumis à tous les droits de navigation en usage.

La *relâche forcée* est celle qui a lieu pour chercher un abri contre le gros temps ou la poursuite d'un ennemi ; la déclaration en est faite par le capitaine tant aux autorités du port qu'au consul de la nation auquel appartient le bâtiment.

La nécessité *constatée* dans laquelle s'est trouvé un bâtiment d'entrer par *relâche forcée,* emporte généralement exemption des droits de tonnage, *s'il n'est fait aucune opération de commerce* ; le déchargement des marchandises pour réparer les avaries qu'a éprouvées le navire, et le transbordement (§ 26) sur un autre navire, opéré dans l'intérêt des marchandises, sont bien rarement soumis à des droits.

Plusieurs traités renferment une clause favorable (en l'affranchissant de droits de navigation), à la relâche *simple* ou volontaire *dans le but de prendre des ordres* ; voici comment s'explique à cet égard le traité signé le 13 juin 1841, à Copenhague, entre la Belgique et le Danemarck :

Art. V. « Les navires de l'un des deux États entrant soit pour « *prendre des ordres,* soit pour hyverner dans les ports de l'autre « État, seront exempts *de tout droit perçu sur les chargements,* pour « autant qu'ils ne rompront pas charge en tout ou en partie, et qu'ils « ne feront aucune opération de commerce. Il est convenu qu'on « ne considérera pas comme une rupture de chargement *le trans-* « *bordement momentané des marchandises pour les manipuler,* pour « réparer ou pour radouber le navire, pourvu qu'on soit muni « d'une autorisation de l'autorité compétente. »

La plupart des traités conclus depuis deux cents ans, et en remontant plus haut encore, ont exempté de droits de navigation (en les assimilant en cette circonstance aux bâtiments nationaux), les navires qui entrent dans un port en relâche forcée, déclarant en outre qu'il ne serait prélevé aucun droit sur le chargement, si le navire ne faisait aucune opération de commerce.

Déjà en 1606, le traité conclu entre la France et l'Angleterre renfermait une clause analogue, que l'on retrouve dans les traités de 1713 et 1786, ainsi que dans cent autres traités conclus de-

puis le commencement du 17e siècle. Nous nous bornerons à signaler ceux qui ont été signés depuis quinze ans :

En 1839, entre la France et le Texas, réuni depuis cette époque aux États-Unis de l'Amérique septentrionale ; — la Sardaigne et la Suède ; — les États-Unis et l'Équateur ; — en 1840, entre l'Autriche et la France ; — en 1841, entre la Belgique et le Danemarck ; — la Belgique et la Sardaigne ; — en 1843, entre la France et l'Équateur ; — le Danemarck et la Sardaigne ; — l'Autriche et les Deux-Siciles ; — en 1844, entre le Portugal et la Prusse ; — la Sardaigne et les Villes anséatiques ; — la Belgique et le *Zollverein*, c'est-à-dire l'association des États allemands pour les douanes ; — en 1845, entre le Hanovre et la Sardaigne ; — les Deux-Siciles et la Russie ; — les Deux-Siciles et la Sardaigne ; — en 1846, entre le Danemarck et les Deux-Siciles ; — l'Oldenbourg et la Sardaigne ; — la France et la Russie ; — le Mecklenbourg-Schwerin et la Suède ; — la Grèce et le Hanovre, etc.

Si divers négociateurs dans les temps modernes se sont abstenus d'inscrire dans les traités, non pas la liberté d'entrer en *relâche forcée*, qui dérive des droits de la nature et de l'humanité, et qui est passée dans le droit maritime des nations *comme un principe et un droit* ; mais une clause portant exemption de tous droits, dans le cas où le capitaine ne ferait aucune opération commerciale, c'est parceque ces traités ont stipulé, de part et d'autre, soit le *traitement national*, soit le traitement qui est accordé dans les ports respectifs des deux souverains contractants, à la navigation de la *nation la plus favorisée*, et qu'ils avaient assûré par cette clause même la protection, le bon accueil, et l'exemption des droits.

En terminant cet article, nous croyons devoir donner le texte, en ce qui concerne *la relâche*, de deux ou trois traités conclus dans les années 1838 et 1843.

Arrangement verbal, entre la France et la Sardaigne, du 12 juin 1838 (sous forme de déclaration échangée par le ministre des affaires étrangères de France, contre une déclaration analogue de M. l'ambassadeur de Sardaigne, spécialement autorisé à cet effet par son gouvernement) : « A partir du 1er septembre de la présente année et pour l'avenir tout navire de commerce sarde entrant en *relâche forcée* dans un port de France ou des possessions françaises dans le nord de l'Afrique, y sera exempt de tout droit de port ou de navigation perçu ou à percevoir au profit de

l'État, si les causes qui ont nécessité la relâche sont réelles et évidentes, pourvu qu'il ne se livre dans le port de relâche à aucune opération de commerce, en chargeant ou déchargeant des marchandises ; bien entendu toutefois que les chargements motivés par l'obligation de réparer le navire ne seront point considérés comme opération de commerce donnant ouverture au payement des droits, et pourvu que le navire ne prolonge pas son séjour dans le port au delà du temps nécessaire d'après les causes qui auront donné lieu à la relâche. »

Traité conclu à Gènes, le 26 novembre 1838, entre les États-Unis et la Sardaigne. Art. XII : « Tout bâtiment de commerce sarde entrant en *relâche forcée* dans un port des États-Unis d'Amérique, et réciproquement tout bâtiment de commerce des dites États entrant en relâche forcée dans un des ports de S. M. le roi de Sardaigne, y sera exempt de tout droit de port et de navigation etc. (le reste selon le texte déjà donné).

Traité conclu, en 1842, entre la Grande-Bretagne et le Portugal. (*Voir* au § 43, l'art. XIV de ce traité, au sujet des naufrages.)

Traité signé à Guito, le 6 juin 1843, entre la France et la république de l'Équateur. Art. XII : « Les navires respectifs qui relâcheront dans les ports ou sur les côtes de l'un ou l'autre État, ne seront assujétis à aucun droit de navigation, *sous quelque dénomination que ces droits soient respectivement établis*, sauf les droits de pilotage, phare et autres représentant le salaire de services rendus par des industries privées, pourvu que ces navires n'effectuent aucun chargement ni déchargement de marchandises. »

« Toutes les fois que les citoyens des deux hautes parties contractantes seront forcés de chercher un refuge ou un asile dans les rivières, baies, ports ou territoires de l'autre, avec leurs navires, tant de guerre que marchands, publics ou particuliers, par l'effet du mauvais temps ou de la poursuite des pirates ou des ennemis, il leur sera donné toute protection pour qu'ils puissent réparer leurs navires, se procurer des vivres et se mettre en état de continuer leur voyage sans aucun empêchement ; et même dans le cas où à raison de relâche forcée, les navires respectifs seraient obligés de déposer à terre les marchandises composant leurs chargements, ou de les transborder sur d'autres navires, pour éviter qu'elles ne dépérissent, il ne sera exigé d'eux d'autres droits que ceux relatifs au loyer des magasins, cours et chantiers, qui seraient nécessaires pour déposer les marchandises et réparer

les avaries des bâtiments. De plus, les citoyens des deux États qui navigueront sur les bâtiments de guerre et marchands, ou sur des paquebots, se prêteront, en haute mer et sur les côtes, toute espèce de secours, en vertu de l'amitié qui existe entre les deux Etats. »

§ 43.

De l'echouement des bâtiments et du naufrage; du sauvetage par les soins des autorités locales et par les consuls.

Dans les premiers siècles du *moyen âge* (période historique qui embrasse les temps écoulés depuis le partage de l'empire romain jusqu'à l'époque de *la réformation* de Luther, au commencement du 16e siècle), l'usage s'était généralement introduit de confisquer *les débris des navires naufragés et les marchandises que la tempête portait sur le rivage*; et quelquefois même de réduire les personnes en captivité; et, cépendant, les défenses n'avaient point été négligées de la part des gouvernements!

Le droit romain renferme sur le naufrage des dispositions conformes à la justice et à l'humanité; — le code des Visigoths prononce des peines sévères contre quiconque pillerait les naufragés; — le concile de Latran, en 1079, frappa d'anathème ceux qui tenteraient de spolier les naufragés; — le concile de Nantes, en 1127, condamna le principe de confiscation des biens des naufragés; — toutes ces lois et autorités, et d'autres déclarations solennelles encore, n'étaient pas parvenues à lutter avec avantage contre la cupidité barbare des riverains; cupidité qui entraina plusieurs seigneurs territoriaux sur les côtes de la mer, jusqu'au crime d'ordonner de faux signaux, de faire allumer des faux trompeurs, dans le but d'attirer sur les écueils les bâtiments en danger! [1])

Les lois de Jacques Ier, en 1243, et d'Alphonse III, en 1286, pour la Catalogne; — des rois de Sicile, en 1231 et 1270; — de la république de Venise, en 1232, etc. continuèrent la lutte de l'humanité contre la cupidité.

A cette époque, la coutume barbare du pillage des naufragés subit *une heureuse modification*: l'usage s'établit de restituer *un tiers* aux propriétaires des navires et effets naufragés; le second tiers fut attribué au seigneur territorial riverain; le troisième tiers

[1]) *Voir* la note concernant le baron Ungern-Sternberg, dans ce paragraphe.

fut abandonné aux personnes qui avaient concouru au sauvetage ; tout pilote d'ailleurs qui avait fait échouer un navire dans l'intérêt d'un seigneur ; tout seigneur complice de ce crime, étaient punis du dernier supplice.

Les Rôles d'Oleron, que l'on fait remonter au douzième siècle, imposèrent aux autorités des côtes l'obligation de veiller au sauvetage des bâtiments échoués ou naufragés, de s'opposer au pillage, de faire donner avis aux parents des naufragés. Si *après une année de recherches* les propriétaires n'étaient pas connus, on procédait à la vente des effets sauvés et le produit était employé en œuvres pies.

Bien que ces meilleures doctrines, favorables aux naufragés, eûssent fait leur chemin à travers les nations, dont les mœurs devenaient plus douces et plus policées, l'exercice *du droit de naufrage* ne s'était pas effacé complétement ; loin delà ; au 15e siècle, une loi rendue par Louis XI, roi de France, mit encore l'exercice des droits de naufrage au nombre de ceux qui devaient composer l'apanage de son frère.

Ce fut l'ordonnance de la marine, du mois d'août 1681, qui en France plaça définitivement les naufragés *sous la protection du souverain* :

Livre III, titre IX, art. I. « Nous déclarons que nous avons mis et mettons sous notre protection et sauvegarde, les vaisseaux et leurs équipages, qui auront été jetés par la tempête sur les côtes de notre Royaume, ou qui autrement y auront échoué, et généralement tout ce qui sera échappé au naufrage. »

Il n'y a pas de distinction à faire, ajoute Valin, le commentateur de la célèbre ordonnance de 1681, entre les sujets du roi, ses amis ou ses alliés, et les ennemis, même les pirates : tout est également sous la protection du roi.

Les articles qui suivent de l'ordonnance prononcent des peines contre ceux qui, au lieu de porter des secours aux bâtiments naufragés, auront attenté à la vie ou à la propriété des personnes qui les montaient.

L'article 24 prononce la restitution à leurs propriétaires des vaisseaux échoués, ainsi que des marchandises et autres effets provenant des bris et naufrages, trouvés en mer et sur les grèves, lorsque la réclamation en sera faite *dans l'an et jour de la publication*, et contre le payement des frais faits pour les sauver ; les ordonnances de 1543 et de 1584 faisaient courir le délai à partir du jour du naufrage.

Mais pour les cas de naufrage arrivé en pleine mer, ou à la portée des côtes, sans qu'il en reste aucun vestige permanent

à la surface des eaux, une déclaration du roi de France, du 15 juin 1735, fixa *à deux et à six mois*, les délais pour les réclamations à faire par les intéressés.

L'article 27, Livre IV, titre IX de l'ordonnance de 1681, dispose, quant aux effets naufragés trouvés en pleine mer ou tirés de son fond, que le tiers de leur valeur sera abandonné à ceux qui les auront sauvés et que les deux tiers seront remis aux propriétaires s'ils les réclament dans le délai *d'un an et un jour*; les lois Rhodiennes (art. 47) accordaient également le tiers, et dans certaines cas la *moitié* de la valeur des effets, à ceux qui les avaient retirés du fond de la mer.

L'article 28 de l'ordonnance de 1681 (Livre IV, titre IX) porte que les ancres retirées du fond de la mer et qui ne seront pas réclamées *dans les deux mois* après la déclaration qui aura été faite de leur sauvetage, appartiendront à ceux qui les auront pêchées.

Enfin, l'article 45 déclare que ceux qui allumeront pendant la nuit, des feux trompeurs sur les grèves de la mer et dans des lieux périlleux, pour y attirer et faire perdre les navires, seront *punis de mort*, et « leurs corps attachés à un mât planté « là où ils auront fait leurs feux. »

Pourrait-on croire que de nos jours il se soit trouvé des hommes capables de se livrer à cette infame spéculation ! [1])

Nous nous sommes étendu quelque peu à l'occasion des dispositions de l'ordonnance de 1681, parceque cette ordonnance, ainsi que nous l'avons dit plus haut, ne tarda pas à devenir le *Code maritime*, en quelque sorte, de toutes les nations de l'Europe, ou du moins la base des lois que les gouvernements européens ont promulguées depuis cette époque sur la marine commerciale.

Toutefois, antérieurement à l'ordonnance de 1681, les nations européennes avaient publié des ordonnances concernant le naufrage, dans le but de faire disparaître des mœurs publiques l'usage de piller, confisquer ou partager les effets naufragés. Des lois plus modernes ont d'ailleurs développé les dispositions des lois anciennes, en prescrivant des mesures conservatrices de sauvetage et de restitution. Ce sont :

[1]) « Il y a peu de temps », dit le commandeur Dos Santos (Traité du consulat, publié en 1839), « que ce même crime, commis dans l'île Dagöe, dans le golfe de « Finlande, a jeté en Sibérie le baron Ungern-Sternberg. » Au commencement du siècle, les assises de Cornouailles ont révélé un fait semblable. Quelques habitants de la côte plaçaient, pendant la nuit, sur un point dangereux des fanaux qui attiraient les navigateurs ; les bâtiments naufragés étaient pillés.

En Espagne, les lois déjà citées de 1243 et 1286, et les ordonnances de 1751 et de 1753; — en Portugal, les lois de 1211, 1643, 1713 et 1837; — dans le Royaume de la Grande-Bretagne, les lois de 1174, 1275, 1353, etc.; — dans le Royaume des Pays-Bas, les lois de 1540, 1549, 1563 et l'ordonnance des États généraux de 1607; — en Danemarck, les lois de 1163, 1558 et l'ordonnance royale du 21 mars 1705; — en Suède, les lois de 1667, 1692, 1729, 1734; — en Russie, les ordonnances souveraines de 1720 et 1782, l'ukase du 19 avril 1827 et la loi de 1836; — en Prusse, la loi navale de 1727 et l'édit de 1741; — dans les villes anséatiques et dans la Poméranie, les lois de l'année 1762; — en Autriche, les lois de 1589 et 1633; etc.

Le *droit de naufrage* aboli dans tous les pays à peu près par des lois spéciales, l'a été également par les traités publics conclus entre les divers états; ce droit barbare a fait place au droit de sauvetage (*jus bona naufragorum colligendi*), en vertu duquel les biens naufragés, ou de jet à la mer qui ont été sauvés, sont restitués à leurs propriétaires, lorsqu'ils les réclament dans le délai *d'un an et un jour*, à charge par ceux-ci de rembourser les frais de sauvetage, de vente ou de conservation dans les magasins publics.

On peut donc dire que le *prétendu droit* de naufrage, contraire au droit naturel et à la justice, n'est plus exercé actuellement par aucune nation policée, si ce n'est contre les pirates et les contrebandiers.

Toutefois, le droit de recueillir et de conserver au profit des tiers sauveurs, les objets naufragés ou jetés à la mer existe encore, mais, c'est uniquement dans les cas où les propriétaires restent inconnus; ainsi le bâtiment naufragé, poussé sur la côte par la mer, sans présenter aucun vestige de sa nationalité, ni du nom de ses propriétaires, est une *épave* qui appartient à qui la loi du pays l'adjuge, après qu'un certain délai convenable a été laissé aux propriétaires *inconnus* pour faire parvenir leur réclamation et en justifier la légitimité.

Bien que les lois de tous les pays soient, depuis longtemps, devenues favorables aux naufragés, le plus grand nombre des traités de commerce et de navigation qui ont été conclus depuis deux cents ans, renferment des clauses relatives au naufrage des bâtiments et à leur sauvetage, dont la direction et la surveillance sont généralement abandonnées, aujourd'hui, au consul de la

nation à laquelle les bâtiments naufragés appartiennent; il serait facile de signaler 130 à 140 traités de cette nature.

Les traités les plus récents semblent, en ce qui concerne les naufrages, le sauvetage, la restitution des effets, et l'intervention consulaire, avoir été calqués en quelque sorte les uns sur les autres; donner le texte d'un article consacré au naufrage de l'un de ces traités, pris au hazard, c'est faire connaître, à de légères nuances de rédaction près, la teneur de tous les autres.

Art. XII du traité de commerce et de navigation signé à Paris, le 16 septembre 1846, entre la France et la Russie: « S'il arrivait qu'un bâtiment appartenant à l'une des deux hautes parties contractantes, ou bien à ses sujets, fit naufrage, sombrât ou souffrit quelqu'autre dommage sur les côtes ou dans les États soumis à l'autre partie, il sera accordé à ce navire et à toutes les personnes qui seront à bord, le même secours et la même protection dont jouissent ordinairement les bâtiments de la nation où l'événement de mer a eu lieu. Toutes les opérations relatives au sauvetage des navires naufragés, échoués ou délaissés, seront dirigées dans les deux pays par les consuls, vice-consuls ou agents consulaires respectifs. Ces navires ou leurs parties et débris, leurs agrès et tous les objets qui leur appartiendront, ainsi que tous les effets et marchandises qui auront été sauvetés, ou leurs produits, seront consignés aux dits consuls, vice-consuls ou agents consulaires, de même que tous les papiers trouvés à bord. En leur absence ou à leur défaut, les autorités locales pourvoiront à toutes les opérations du sauvetage, et prendront les mesures nécessaires pour la protection des individus et la conservation des effets naufragés. Les marchandises sauvetées ne seront tenues à acquitter aucuns droits ni frais de douane, à moins qu'elles ne soient admises à la consommation intérieure. Les dépenses relatives à la conservation de la propriété et à la taxe du sauvetage ne pourront en aucun cas être plus élevées que celles qui seraient dues en pareille circonstance pour un bâtiment national. »

Quelques traités fixent le délai d'un an pour la réclamation à faire par les propriétaires; d'autres n'assignent aucun délai, et ainsi que le traité dont nous avons reproduit le texte, prescrivent la remise des effets *sauvetés*, ou de leur produit aux consuls; c'est à ceux-ci dès lors qu'il appartient de chercher à découvrir les propriétaires, et en l'absence des réclamations justifiées de faire parvenir le produit de la vente à leur gouvernement.

Sur 85 ou 90 traités que nous pourrions indiquer, qui présentent des clauses relatives au naufrage, au sauvetage et à la restitution des effets *sauvetés*, à charge par les propriétaires de payer certains droits ou frais, 40 appartiennent au 18e siècle, et au commencement du siècle actuel; les autres ont été signés depuis trente ans (1854).

Les traités que nous allons signaler font partie de la série de ceux qui ont fixé le délai *d'un an*, ou d'un an et un jour; les uns, à partir du naufrage, les autres, *à partir de la publication officielle du sauvetage effectué*; l'un deux, celui de 1818, entre le Danemarck et la Prusse, prescrit même qu'il sera fait *trois publications*, et que le délai *d'un an* ne commencera à courir, pour la réclamation des propriétaires, qu'après *la troisième publication*.

Ces traités sont ceux qui ont été conclus:

en 1713, entre la France et la Hollande: *un an et un jour*; — en 1716, entre la France et les Villes anséatiques: *un an et un jour*; — en 1739, entre la France et la Hollande: *un an et un jour*; — en 1742, entre la France et le Danemarck: *un an et un jour*, ainsi qu'il avait été stipulé dans le traité de 1663, art. 35; — en 1742, entre les Deux-Siciles et la Suède: *un an*; — en 1748, entre le Danemarck et les Deux-Siciles: *un an*; — en 1769, entre la France et les Villes anséatiques: *un an et un jour*; — en 1801, entre la Russie et la Suède: délai *d'un an*, après l'annonce faite par les gazettes, passé ce terme, les effets seront censés abandonnés et dévolus au fisc des gouvernements respectifs; — en 1818, entre le Danemarck et la Prusse: *un an, à partir de la troisième publication*; — en 1827, entre les États-Unis et la Suède: *un an et un jour*; — en 1840, entre la Belgique et la Grèce: *un an et un jour*; — en 1846, entre la Grèce et le Hanovre: *un an et un jour*; — en 1846, entre le Danemarck et la Grèce: *un an et six semaines*; — etc.

Les autres traités stipulent généralement les secours que devront porter les autorités locales; la direction du sauvetage abandonnée au consul de la nation du bâtiment naufragé ou échoué, la restitution des effets *sauvetés*, ou leur remise au consul; l'exemption de tous droits, si ce n'est sur les marchandises qui seront admises à la consommation, etc. etc.

Le traité conclu le 3 juillet 1842, à Lisbonne, entre la Grande-Bretagne et le Portugal, réclame une mention particulière. Il s'exprime, comme il suit, art. 14: « Tous les articles ou marchandises qui se trouveraient à bord, ou formeraient la cargaison, ou partie du navire

de l'un des deux pays qui aurait fait naufrage ou aurait été abandonné sur la côte de l'autre pays, ou près d'elle (à moins que l'importation de ces articles ou marchandises ne soit absolument prohibée par la loi), seront admis à la consommation du pays sur la côte ou près de la côte duquel le dit navire aurait fait naufrage, ou aurait été abandonné, ou bien où de tels articles ou marchandises auraient été trouvés, en payant les mêmes droits que si les dits articles ou marchandises eûssent été importés sur un navire national; encore que de tels articles et marchandises ne puissent être importés légalement dans les dits pays, si ce n'est sur des navires nationaux; et, pour fixer le montant des droits qu'ils auront à payer, on aura égard au dommage que les dits articles et marchandises auront souffert. »

« Afin de prévenir les fraudes, les directeurs des douanes de chacune des deux nations devront vérifier les causes des naufrages, et, s'ils reconnaissent que les dits naufrages ont eu lieu par accident ou par malheur, et qu'il ne peut y avoir de soupçon de collusion, ils autoriseront (selon la volonté du propriétaire ou de son agent, s'il se trouve présent, ou autrement du consul), le transbordement ou la vente pour la consommation intérieure des articles ou marchandises, pourvu que de tels articles ou marchandises puissent être légalement importés par les navires de l'un des pays dans les ports de l'autre. »

« Dans les cas où des bâtiments de guerre ou des navires marchands viendraient à faire naufrage sur les côtes des États de l'une des hautes parties contractantes, ces bâtiments et navires, ou tous leurs débris, et tout leur armement et gréément, ainsi que tous les articles et marchandises qui en auront été sauvés, ou leur produit, s'ils ont été vendus, seront fidèlement restitués à leurs propriétaires, aussitôt qu'ils auront été dûment réclamés par eux ou par leurs procureurs légitimes, et, en cas que les dits procureurs ou propriétaires ne se présentent pas sur le lieu du naufrage, par les consuls respectifs de la nation à laquelle appartiennent les propriétaires des dits bâtiments, navires ou articles, et dans le ressort duquel naufrage a eu lieu, pourvu que la dite réclamation soit faite dans l'espace d'un an depuis l'époque du naufrage; et le dit consul, propriétaire ou procureur, n'acquittera que les dépenses faites à l'occasion de la vente à l'enchère des articles, et les gages de sauvetage qu'acquitterait en pareil cas un bâtiment national; et les articles et marchandises sauvés du naufrage ne seront tenus à aucun droit, excepté s'ils sont admis à la consommation intérieure. »

« Si quelque navire marchand, appartenant à l'un des deux pays, entrait en relâche forcée dans les ports de l'autre pour y faire quelque réparation, il lui sera prêté toute facilité pour obtenir le secours dont il a besoin. »

« Il sera observé la plus stricte réciprocité, dans le sens le plus favorable, pour dispenser dans les ports de chacune des deux nations le dit navire des droits, taxes et dépenses auxquels sont tenus les navires qui entrent pour se livrer au commerce. Il lui sera accordé le temps suffisant pour se réparer, et pendant que le navire sera en réparation on n'exigera pas de lui, sans nécessité, de débarquer tout ou partie de sa cargaison ; et si quelque divergence d'opinion s'élevait entre les autorités des douanes et les capitaines des dits navires, au sujet de la nécessité de débarquer tout ou partie de la cargaison, la décision en sera soumise à deux arbitres publics ou assermentés, dont l'un sera nommé par la première autorité de la douane du port, et l'autre par le consul de la nation à laquelle appartient le navire. »

Il nous reste à définir le *naufrage* et l'*échouement* ; nous emprunterons à cet effet les lignes tracées par M. Pardessus dans son Cours de droit commercial.

« L'agitation violente des eaux, l'effort impétueux des vents, « l'orage ou la foudre peuvent engloutir le navire ou le fracasser « de manière qu'il n'en subsiste plus que des débris, c'est ce qui « s'appelle *faire naufrage* ; — le navire peut donner ou passer sur « un fond *où il reste engravé,* ce qu'on nomme *échouement* ; — il « peut heurter contre une côte, un rocher, ce qu'on nomme *bris* ; « — un accident quelconque peut le faire enfoncer dans la mer où « il est englouti, ce qu'on appelle *sombrer.* — Le capitaine ne peut, « ni dans ces circonstances, ni dans quelque danger que ce soit, « quitter le navire sans l'avis des officiers et principaux de l'équi- « page. Alors il doit n'en sortir *que le dernier,* après avoir fait « tout ce que la prudence et le courage exigent pour le salut de « l'équipage et de la cargaison, etc. »

Le capitaine est tenu de veiller au recouvrement des débris du navire et du chargement, ce qu'on nomme *sauvetage* ; les autorités locales doivent y concourir. Le consul de la nation à laquelle appartient le bâtiment naufragé dirige les opérations du sauvetage, directement ou par une personne déléguée par lui à cet effet.

Les frais de sauvetage sont privilégiés.

Le naufrage est un des cas de délaissement.

Il peut aussi donner ouverture à une accusation de baratterie de la part du capitaine.

Lorsque c'est sur les côtes de la patrie qu'un bâtiment a été jeté et brisé par la tempête, son naufrage a eu lieu (selon l'expression de M. G. de la Landelle, dans ses « *Études maritimes* »), « dans les conditions les plus simples, et je dirai même, « ajoute l'écrivain, les plus favorables, avec les concours dé« voué des populations riveraines et un asile certain en cas de « salut; un seul péril a été à craindre: la mer seule menaçait « le marin ..... »

« Au mot de *naufrage* », continue M. de la Landelle, « mille « exemples plus dramatiques se présentent à la pensée. C'est tantôt « le naufrage sur des côtes inhospitalières ou *ennemies* (*voir* Livre II, « chap. XII, §§ 4, 5, 7, 8), sous les yeux de tribus sauvages bran« dissant le casse-tête et apprêtant un bucher cannibale; tantôt « sur un banc de sable, et suivi du radeau, misérable refuge où « la famine et la révolte ajouteront leurs horreurs aux horreurs « de la détresse maritime; tantôt, enfin, avec une complication de « circonstances tellement extraordinaires, que les marins même se « refusent à y croire ..... Les naufrages dans les glaces, sous des « trombes, sous le feu de l'ennemi pendant le combat; les nau« frages causés par des *raz de marée* soudains qui partagent quel« quefois le navire en deux ou trois tronçons; les naufrages occa« sionnés par l'explosion d'une chaudière à vapeur, par un incendie, « par une voie d'eau, après avoir lutté corps à corps avec les « pompes, les puisards et toutes les ressources qu'inspire la né« cessité; les naufrages prévus pendant toute la durée d'un coup « de vent qui bat en côte, après huit jours et davantage de ma« nœuvres et d'émotions continuelles, à bord du navire qui gagne « dès que mollit la mer ou que la marée se renverse, et qui perd « tout à coup lorsque les courants ou la tempête reprennent leur « fatale furie; les naufrages de flottes entières chassant sur leurs « ancres (*voir* Livre II, titre III, § 24), tirant le canon d'alarme, « arborant à mi-mât les pavillons éclairés par des feux de posi« tion, alors que les navires se heurtent en dérivant et se fra« cassant les uns les autres; les naufrages par l'ouragan des « Antilles, la tornade du Sénégal, ou le typhon indien, offrent « des scènes bien autrement saisissantes .....; jetez à bord des « femmes, des enfants, des familles éplorées, des passagers ter« rifiés embarrassant la manœuvre, des troupes indisciplinées, « combattant les efforts de l'équipage, des prisonniers prompts « à rompre leurs chaînes, des convicts, des forçats, des nègres

« esclaves, ... les scènes touchantes, héroïques, horribles, hi-
« deuses se multiplieront : le drame atteindra ses dernières li-
« mites. »

Nous emprunterons encore le passage suivant à M. G. de la Landelle, parcequ'une partie de ce qu'il dit, en ce qui concerne la témérité que doit savoir montrer, en certaines circonstances, tout commandant de navire, est applicable à la marine commerciale :

« En marine, on attache avec raison une idée de bravoure à un « système de navigation qui n'allonge pas la proximité des terres. »

« Le capitaine qui veut rentrer au port doit forcément se rap-
« procher des côtes. Si, chaque soir, après avoir reconnu les feux
« du rivage, il reprend la pleine mer, de crainte de naufrager, et
« que, chaque matin, il s'en revienne vers la terre, au risque de
« recommencer dix fois la même manœuvre, son excès de pru-
« dence lui vaut cent épithètes énergiques, mal rendue par les
« mots *timide* et même *poltron.* »

« S'il agit de doubler un promontoire, et qu'au lieu de le con-
« tourner de près, on fasse un long circuit ; si dans une baie, au
« lieu de se diriger sans hésitations et sans craintes parmi les na-
« vires à l'ancre, on évite d'en passer à une petite distance, on
« est exposé aux mêmes termes de dédain. »

« On n'est estimé bon navigateur et bon manœuvrier que si,
« réunissant l'audace au coup d'œil, on sait *ranger à l'honneur* les
« terres, les écueils, les bancs de glace, les navires. Et en réalité,
« la hardiesse est une des conditions essentielles de l'habileté ; la
« témérité seule est condamnable ; mais où finit la hardiesse, où
« commence la témérité ? »

« La tâche des conseils de guerre appelés à juger le capitaine,
« après le naufrage, est toujours fort ardue. Condamner l'accusé
« serait souvent donner un encouragement aux plus déplorables
« excès de timidité, aux navigations lentes, maladroites, molles et
« lâches, pour tout dire. La marine militaire où prévaudrait ce
« mode de service, serait la dernière des marines. Que feraient
« donc devant l'ennemi les capitaines de ses vaisseaux ? Quant
« à la marine marchande qui en userait ainsi, sans cesse devancée
« sur les marchés lointains, ayant augmenté par la longueur des
« traversées, tous les frais de transport, elle ne pourrait soutenir
« la concurrence étrangère et ruinerait ses armateurs. »

Quelle que soit la cause du naufrage ou de l'échouement, raz de marée soudains, explosion de chaudière, incendie, voie d'eau, coup de vent que bat en côte, ou témérité du capitaine, celui-ci

(nous l'avons dit plus haut), doit, avant tout, s'occuper des moyens les plus propres à sauver la vie des marins et des passagers, et ne quitter son bord *que le dernier*. Il serait difficile de citer, nous le pensons, un seul commandant de marine militaire qui n'ait pas strictement, résolument, consciencieusement rempli cette double condition inhérente à sa qualité de chef, de représentant de son souverain à bord du bâtiment confié à son expérience, à son habileté, à son courage ; nous croyons d'ailleurs qu'on rencontre généralement un dévouement égal, une abnégation réelle chez les capitaines de la marine commerciale de la pluspart des nations maritimes ; aux prises avec la tempête, on a vu toutefois de faibles équipages de petits navires de mer, tartanes, cutters, chassemarée, etc., épuisés par la durée de la lutte, abandonner les manœuvres, renoncer à faire de nouveaux efforts, et se livrer entièrement, passifs, inertes et terrifiés, à la furie de la tempête, laissant à Dieu le soin de les sauver !

L'ordre, le zèle, l'obéissance, la discipline sont impérieusement nécessaires de la part de l'équipage, en cas de naufrage, d'échouement et de sauvetage ; le capitaine est en droit de les réclamer des hommes placés sous son commandement, et il obtiendra en pareille circonstance tout concours de son équipage s'il a sû se faire respecter et aimer tout à la fois, en se montrant dans sa conduite antérieure, habile, de sangfroid, sévère en ce qui touche la discipline, humain et juste. [1])

Si le bâtiment doit être abandonné, le capitaine doit être le dernier à le quitter, et fort souvent il ne le quitte qu'après avoir longtemps hésité à le faire, tant il devient pénible, pour un vieux

[1]) Le sangfroid peut rendre quelquefois plus de services que l'expérience combattue par la peur, et tenir lieu de l'habileté. En 1820, une tartane de la Méditerranée, faisant voile de Gènes pour les côtes de France, fut assaillie par une violente tempête ; l'équipage épuisé par de longs et infructueux efforts, perdit tout courage en reconnaissant qu'une voie d'eau s'était déclarée ; les cinq ou six hommes qui le composaient se considérant comme voués a une mort prochaine, avaient abandonné la manœuvre, renoncé à tout espoir de salut, et ne faisaient plus entendre que des gémissements, accompagnés de vœux à la *Madone*. A bord de la tartane se trouvaient le lieutenant général comte Dulong de Rosnay et Monseigneur de Forbin-Jansson, évêque de Nancy. Certes, ni l'un ni l'autre de ces éminents personnages ne connaissaient les manœuvres de mer ; mais tous les deux avaient conservé leur sangfroid. La haute intelligence des deux passagers, l'habitude de commander qu'avait contractée le général dans sa longue et brillante carrière militaire, l'exemple donné par un saint prélat, firent ce que n'avait pû faire un équipage éperdu sous un capitaine découragé. Le général ordonna avec fermeté d'assujétir le gouvernail, livré jusque là aux caprices des vagues soulevées, d'abattre ce qui restait de toile sur les vergues, et de travailler aux pompes. L'autorité de sa parole, et de son regard, l'exemple donné par Monseigneur de Forbin-Jansson qui courut aux pompes et les [illegible] en mouvement, rendirent le courage à l'équipage : la lutte fut encore [illegible], mais le navire fut sauvé.

marin, de se séparer du navire sur lequel il a passé de longues années. [1])

§ 44.

Du radoub des navires dans les ports étrangers.

Les traités publics font quelquefois de la faculté de pourvoir au radoub des navires dans les ports étrangers, une stipulation spéciale ; cette stipulation, ou doit le reconnaître, est entièrement superflue : la faculté de faire radouber un navire là où l'on a reconnu l'urgence des réparations, est devenue *de droit commun*. Quel est d'ailleurs le gouvernement qui se refuserait à laisser les bâtiments étrangers procéder dans ses ports aux réparations que réclame leur état, par suite de la tempête qui les a contraints à y entrer en relâche forcée, ou de l'échouement qu'ils ont subi sur la côte ? Il y aurait inhumanité à s'opposer à la réparation des avaries ; injustice à mettre de cette sorte le capitaine étranger dans la nécessité d'abandonner son bâtiment, faute de pouvoir lui faire reprendre la mer sans lui avoir fait les réparations indispensables, et préjudice porté aux intérêts des ouvriers charpentiers du port, des fournisseurs du bois de construction, des marchands chargés de livrer les vivres frais nécessaires aux équipages pendant le séjour plus ou moins prolongé, dans les bassins, du bâtiment abattu en carène.

Le frèt est dû pour les marchandises que le capitaine a été dans le cas de vendre pour subvenir au radoub, à charge, par lui, de tenir compte de leur valeur au prix *qui aura été obtenu pour les marchandises de même qualité et de même valeur, au lieu de destination* (§ 3) ; mais plus généralement quand il s'agit de réparer des avaries et que le capitaine ne possède pas les fonds nécessaires à cet effet, il contracte un *emprunt à la grosse* (§ 45) ; s'il existe un consul de sa nation dans le port où le capitaine se trouve dans la nécessité de recourir à ce moyen pour se procurer des fonds, ce fonctionnaire *autorise l'emprunt* sur la demande écrite qui lui a été remise par le capitaine, après avoir fait constater par des experts l'état du bâtiment.

[1]) On a vu même des matelots refuser le salut par attachement pour leur bâtiment. « A bord de la trop célèbre *Méduse*, dit l'écrivain que nous avons nommé plus « haut, trois matelots se cachèrent dans le navire et durent peut-être la vie à leur « entêtement, car n'étant pas descendus sur le fatal radeau, ils eurent des vivres « en abondance jusqu'au moment où le brig *l'Argus* les recueillit. »

§ 45.

De l'emprunt, ou contrat à la grosse.

L'emprunt ou *contrat à la grosse* est un prêt fait sur les objets exposés aux risques de la mer, avec convention que si ces objets arrivent heureusement, le prêteur sera payé de son capital et des intérêts promis ; mais que si par accident maritime ils périssent en tout ou en partie, ou s'ils sont détériorés, ses droits sont limités au prix que pourront produire les dits objets (§ 48).

Les emprunts à la grosse peuvent être effectués sur le *corps et quille* du navire ; sur les agrès et apparaux (la chaloupe, le canot, les ancres, mâts, câbles, voiles, poulies vergues) ; sur les armements et les victuailles ; sur le chargement ou *facultés* ; enfin, *sur la totalité de ces objets conjointement,* ou sur une partie déterminée de chacun d'eux.

Les événements dont le prêteur court les risques, dit le savant professeur Pardessus dans son *Cours de droit commercial,* doivent être tels que la prudence humaine n'a pû ni les prévoir, ni y résister : c'est ce qu'on nomme *cas fortuits* et *de force majeure.* On désigne *génériquement* les événements dont se charge le prêteur, par le nom de *fortune de mer* ou *sinistre de mer,* et l'on distingue entre le *sinistre majeur,* dont l'effet est de causer la perte totale des choses exposées aux risques, et le *sinistre mineur,* dont l'effet est de diminuer la quantité, la qualité ou la valeur de ces choses, sans en causer la perte absolue.

Les cas de *force majeure* qu'on doit considérer comme *fortunes de mer* sont : la tempête, le naufrage, l'échouement, le jet (§§ 43 et 47), l'abordage (§ 46), *dont l'auteur est inconnu* ; le feu, la prise (titre III, §§ 26 à 28), les suites d'une déclaration de guerre (titre III, § 3), les représailles (titre II, § 51), le changement forcé de navire, l'engagement des marchandises ou la mise en commun des vivres pour le besoin de la navigation (§ 36), la contribution aux pertes éprouvées (§ 47), etc.

Le contrat à la grosse est passé à l'étranger soit par devant un notaire, soit par devant le chancelier du consulat de la nation à laquelle appartient le capitaine (§ 44), soit sous seing-privé.

Au nombre des détails que doit renfermer le contrat à la grosse (savoir notamment les noms du capitaine, du navire, du prêteur et de l'emprunteur, les chiffres du prêt et du *profit maritime,* etc.) ; on doit énoncer si le bâtiment voyagera sous *escorte,* c'est-à-dire sous le *convoi* d'un bâtiment de guerre (titre III, § 19), ou de

conserve, c'est-à-dire en société de plusieurs bâtiments dont les capitaines se sont engagés à ne pas s'abandonner pendant le voyage et se sont placés sous le commandement, en quelque sorte, de l'un d'eux, lequel prend le titre de *capitaine directeur* : son bâtiment reçoit en ce cas le nom de *bâtiment directeur.*

Il est de l'essence du contrat à la grosse qu'il ne produise les effets qui lui sont propres qu'autant que les choses effectées au prêt auront été exposées réellement à des risques maritimes, ou qu'elles ont la valeur indiquée : si ces conditions qui sont nécessairement sous-entendues, n'ont pas été accomplies, il y a lieu à une diminution proportionnelle, qu'on nomme *Ristourne,* tant sur le capital que sur *les profits maritimes.*

§ 46.

De l'abordage.

L'abordage, c'est-à-dire le choc de deux navires l'un contre l'autre, est de trois natures : il a lieu par *force majeure,* quand il est occasionné par la violence des vents ou l'agitation extrême des flots ; en pareille circonstance, personne ne devant répondre de semblables événements, chacun supporte le dommage qu'il a éprouvé ; l'abordage est *fortuit* quand la cause reste inconnue : il doit être à peu près considéré, dans les résultats et dans ses conséquences, comme l'abordage par *force majeure* ; l'abordage *quasi-délit* par faute d'un auteur connu, donne droit à une indemnité à celui qui a éprouvé le dommage.

Les réglements particuliers et les usages ont fixé sur l'abordage quelques principes que M. Pardessus, dans son *Cours de droit commercial,* résume comme il suit, et qui peuvent servir à déterminer dans le doute si l'abordage doit être considéré comme *fortuit,* ou s'il peut être imputé à la faute d'un des capitaines :

« L'usage a introduit quelques règles qui peuvent servir à dé-
« terminer dans le doute si l'abordage doit être considéré comme
« *fortuit,* ou peut être imputé à la faute d'un des capitaines :

« 1° Lorsque deux navires se présentent pour entrer dans le
« même port, le plus éloigné doit attendre que le plus proche soit
« entré ; s'ils s'abordent, le dommage est imputé au dernier venu,
« tant qu'il ne prouve pas qu'il n'y a aucune faute de sa part ;

« 2° En cas de concours de deux navires, le plus petit doit
« céder au plus gros ;

« 3° Le navire qui sort du port doit faire place à celui qui entre ;

« 4° Celui qui sort le second est censé avoir abordé le navire « qui est sorti le premier ;

« 5° La présomption est contre le navire qui met à la voile « pendant la nuit ;

« 6° Le navire qui navigue à voiles déployées est censé avoir, « par la faute de son capitaine, abordé celui qui étant à la cape « ou amarré, ne peut se mettre à l'écart, quand même l'équipage « aurait été averti de lever l'ancre et de se déplacer, s'il en a été « empêché par défaut de temps, par crainte de plus grand danger, « ou tout autre motif légitime ;

« 7° Celui qui est mal placé dans le port, ou qui ne garde pas « la distance prescrite, est réputé en faute ;

« 8° Le navire amarré dans un lieu qui n'est pas destiné à cet « effet, ou mal amarré, ou dont les câbles sont insuffisants, ou « qu'on a laissé sans gardien, est également réputé en faute ;

« 9° Il en est de même du navire qui a laissé ses ancres « sans gaviteaux ou bouées servant de signes pour en faire recon- « naître la place et prévenir du danger de s'en approcher. »

§ 47.

Des avaries.

Le capitaine entré dans un port étranger en *relâche forcée* (§ 42), a la faculté d'y réparer les avaries qu'a éprouvées son bâtiment (§ 44).

Les dommages qu'éprouve le chargement sont également nommés *avaries.*

Le droit commercial distingue les avaries en *simples, communes* et *grosses* avaries.

Nous n'avons point à nous occuper, avec quelque détail du moins, des effets divers et des conséquences qu'entrainent pour le chargement, pour les armateurs-propriétaires du navire, et pour les assureurs, les avaries qu'ont éprouvées le navire et les marchandises qu'il portait ; les questions qui s'y rattachent sont entièrement du domaine du *droit commercial.*

Nous nous bornerons à dire que certaines avaries donnent lieu à ce qu'on nomme la *contribution,* parceque la règle d'équité veut que tout sacrifice fait pour le salut commun soit supporté par tous ceux à qui ce sacrifice a été utile ; les avaries de cette nature peuvent être rangées en cinq classes, selon M. Pardessus, le savant professeur de droit commercial français :

1° La perte ou sacrifice des choses ou des sommes données aux corsaires, pirates ou autres ennemis, par composition et à titre de rachat du navire (titre III, § 29);

2° La perte des choses jetées à la mer et le dommage occasionné par le jet qui a lieu lorsque le capitaine se trouve obligé d'alléger le navire en danger de périr par l'effet des vents, de la mer, etc., ou d'être pris par l'ennemi;

3° La perte des ancres et autres effets abandonnés pour le salut commun, des mâts rompus ou coupés, des voiles déchirées en forçant la course du navire pour éviter soit l'ennemi, soit la tempête, soit l'échouement dans les mêmes circonstances;

4° Les pansements, loyers et nourriture des gens blessés pendant un combat, et ce qui est dû aux gens faits prisonniers au service du navire et du chargement;

5° Les frais qu'entrainent les mesures extraordinaires prises dans l'intérêt commun, pendant la traversée, et pour le sauvetage du bâtiment échoué ou naufragé (§ 43).

Le jet à la mer se distingue d'ailleurs en *jet régulier*, lorsqu'il est précédé et accompagné de délibération; en *jet irrégulier*, lorsque la nécessité, l'urgence, et l'imminense du danger font jeter en quelque sorte tout ce qui se trouve sous la main: le premier donne lieu à la rédaction de procès-verbaux qui sont inscrits sur le régistre ou journal de bord, et signés par les délibérants.

Le jet est dans certaine circonstance, considéré comme *fait de baratterie* (§ 59).

La *contribution* frappe tout ce qui a été sauvé du danger à l'occasion duquel ont eu lieu les sacrifices ou les pertes dont il s'agit d'indemniser les propriétaires des marchandises et du bâtiment. La première obligation, en effet, que contracte quiconque charge des marchandises sur un bâtiment, est d'en faire le sacrifice, s'il est nécessaire, au salut commun; la seconde, que si le sacrifice porte sur les propriétés d'un autre, tout ce qui a été chargé et conservé doit contribuer à l'indemnité due à ceux qui ont souffert; aucune stipulation n'est nécessaire à cet égard: elle résulte de la nature même et de l'essence du contrat de charte-partie (§ 7).

Toutefois, le jet des marchandises chargées sur le tillac ne peut donner lieu à une demande en contribution. (*Voir* art. 229 du Code de commerce français.) Le rouf étant considéré comme le pont, les marchandises perdues, que le capitaine y a placées sans le consentement par écrit du chargeur, restent à la charge du capitaine.

§ 48.

Des assurances et réassurances maritimes et du délaissement.

Les dommages que peut éprouver le commerce maritime, — la perte des bâtiments, celle des chargements, etc., — ont donné naissance aux sociétés ou compagnies d'*assurances maritimes*; les questions qui s'y rattachent sont, comme celles relatives aux avaries (§ 47), du domaine *du droit commercial*; les droits des assureurs et des assurés sont réglés dans chaque pays par les codes de commerce ou par des réglements spéciaux. Nous ne parlerons donc des assurances maritimes et du *délaissement*, que d'une manière sommaire, quelqu'important que soit ce sujet.

On peut définir, dit Pardessus, le contrat d'assurance « *une* « *convention par laquelle l'un des contractants se charge, moyennant* « *un prix convenu, nommé prime, d'indemniser l'autre des pertes* « *ou dommages qu'éprouvent, en mer et par accidents de force ma-* « *jeure, des choses exposées aux dangers de la navigation.*

« Le contrat d'assurance maritime a de grands rapports avec « le prêt ou contrat à la grosse (§ 45).

« Dans l'un (le contrat à la grosse), le prêteur est chargé des « risques maritimes, et dans l'autre c'est l'assureur.

« Dans l'un, le *profit*, dans l'autre, la *prime*, sont le prix des « risques maritimes qui sont supportés d'après les mêmes principes, « et peuvent être modifiés de la même manière.

« Le taux de ce *profit* et de cette *prime* est plus ou moins « élevé suivant la durée des risques. »

Nous ajouterons que le taux du *profit* et de la *prime* est également plus ou moins élevé selon l'imminence des risques : en effet, leur taux est plus haut pendant la saison d'hiver, et pendant la guerre, que pendant l'été et au sein d'une paix générale. [1])

Le Réglement de Barcelone et l'ancienne loi française, le *Guidon de la mer*, défendaient d'assurer les effets de l'ennemi; mais les lois nouvelles, dit M. Mignot, professeur de droit commercial à Rouen, n'ont pas renouvelé cette prohibition; et de son côté, M. le professeur Pardessus a posé en principe qu'on ne re-

[1]) On a vu les assurances maritimes s'étendre en temps de guerre, de nation à nation, pour remédier, autant que possible aux dommages résultant pour les navires de commerce des belligérants, de la poursuite des corsaires respectifs; c'est ainsi, dit Emérigon, le savant jurisconsulte français, que pendant la guerre de 1756 à 1763, les négociants anglais ont assuré les chargements français et ont rendu à leurs propriétaires la valeur des prises que faisaient journellement les corsaires anglais.

garderait pas comme illicite l'assurance faite par un Français sur les effets appartenant à des sujets d'une puissance ennemie. Puis il ajoute : « Si jamais l'Europe éprouve le fléau de la guerre, il « faut espérer que les souverains ne forceront pas leurs sujets à « se considérer respectivement comme ennemis ; que les relations « commerciales entre les individus, lorsqu'elles ne seront ni le « moyen, ni le voile de trahison, ne seront plus interdites et punies « comme crimes d'État..... »

Pour atteindre ce but, il faut que les États chrétiens abolissent la *course*, et déclarent libre en temps de guerre le commerce maritime, sans distinction de nationalité, par les navires *non-armés*.

L'assureur se met au lieu et place de l'assuré : il se charge de tous les risques maritimes que la chose assurée peut éprouver ; cette condition est de l'essence du contrat.

Les lois et réglements sur les assurances maritimes déterminent la forme de la *Police*, ou contrat d'assurance.

L'assureur qui s'est chargé du remboursement de la valeur des choses assurées, peut chercher à se garantir des risques et du résultat des sinistres de mer, en *les faisant assurer* ; « mais cette « assurance ou *réassurance* », dit M. Pardessus, « n'ayant rien de « commun avec la première, l'assureur primitif continue d'être « obligé envers son assuré qui n'acquiert aucun droit contre le « *réassureur* ; le réassuré n'a besoin, pour être remboursé par son « assureur, que de justifier qu'il a payé *telle somme* à l'assuré « primitif. »

La perte de la chose assurée ou les dommages éprouvés donnent lieu au *délaissement*, c'est-à-dire à l'abandon, par l'assuré à l'assureur, de la propriété de la chose assurée.

Mais le délaissement étant plus onéreux pour l'assureur que ne le serait le remboursement des valeurs représentant les marchandises perdues ou fortement détériorées par fait d'avaries, les cas du délaissement ont été restreints par les lois : à la capture du bâtiment par l'ennemi ; au naufrage et à l'échouement avec bris ; à l'innavigabilité par fortune de mer ; aux arrêts de puissance ; au défaut de nouvelles ; à la perte ou détérioration des effets assurés, égale *aux trois quarts* au moins de leur valeur. [1])

[1]) Le Code de commerce français, art. 350, aussi bien que l'art. 26, titre VI, Livre III de l'ordonnance de 1681 (que l'art. 350 reproduit à peu près littéralement), mettent aux risques des assureurs les pertes résultant des *représailles* : « Art. 350 : « Sont aux risques des assureurs, toutes pertes et dommages qui arrivent aux objets « assurés, par tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, changements

La prise du bâtiment n'opère pas toujours, et sur le champ, la perte entière effective, car le bâtiment peut être repris par son équipage (titre III, § 30 et Livre II, chap. XVII, §§ 2 et 3), ou par un corsaire de sa nation, ou par un bâtiment de la marine militaire de l'État, avant que le bâtiment capturé ait été, pendant vingt quatre heures, en la possession de l'ennemi.

Le naufrage réel entraine le délaissement du navire assuré ; le délaissement des marchandises ou *facultés* a lieu pour cause de naufrage, malgré le sauvetage effectué de tout ou partie des choses assurées.

L'arrêt par ordre de Puissance, arrêt de prince ou *embargo,* ne donne lieu au délaissement que s'il arrive lorsque le voyage a commencé.

Enfin, la perte d'un navire étant un événement qu'on ne peut pas toujours connaître avec certitude, il était nécessaire de déterminer un délai passé lequel, *faute de nouvelle absolue,* le délaissement du navire et du chargement pourrait avoir lieu. Ce terme est généralement d'une année, selon ce qui a été convenu à l'avance entre l'assureur et l'assuré, à compter du jour du départ du bâtiment, ou bien à partir du jour auquel se rapportent les dernières nouvelles reçues.

La forme et les délais dans lesquels doit être signifié le délaissement par l'assuré, sont réglés par les codes de commerce.

§ 49.

De l'arrêt du prince ou arrêt par ordre de Puissance.

L'arrêt de prince ou *par ordre de Puissance,* autrement dit *l'embargo,* est l'obstacle qu'un souverain apporte au départ de tous ou de quelques uns des navires qui se trouvent dans les ports de sa domination, sans distinguer s'ils appartiennent à ses sujets ou à des étrangers.

Cet *embargo* a pour but soit d'empêcher des communications avec l'ennemi et de cacher les desseins du prince qui le prononce ; soit d'obtenir réparation d'un déni de justice, ou de hâter la détermination à prendre, mais attendue vainement depuis longtemps de la part d'un autre état, au sujet des réclamations poursuivies ; soit de répondre, en usant de représailles, aux procédés injustes

« forcés de route, de voyage ou de vaisseau ; par jet, feu, prise, pillage, arrêt « par ordre de puissance, déclaration de guerre, *représailles*, et généralement par « toutes les autres fortunes de mer. »

d'une nation ; soit, enfin, d'employer ces navires au service momentané de l'État.

« L'embargo en temps de guerre est un procédé très licite », dit Gérard de Rayneval ; « souvent même la prudence en fait un « devoir. Lorsqu'un gouvernement prépare une expédition secrète, « il lui importe, en effet, que l'ennemi n'en soit pas informé par « les bâtiments étrangers ; il peut donc les retenir jusqu'au mo- « ment où la révélation du secret n'a plus d'inconvénient. » Tel est le principe, sans doute, mais il est probable qu'il ne serait plus appliqué de nos jours *en vue du secret uniquement*. Avec la *presse* quotidienne, avec les communications nombreuses et rapides qui existent actuellement tant pour le transport des voyageurs que pour celui des correspondances, un semblable secret serait désormais bien difficile à garder, et, certes, l'embargo, en pareille circonstance, ne serait pas une mesure qui atteindrait le but que se proposerait un gouvernement en l'adoptant.

L'*arrêt de prince* peut être exécuté *en pleine mer* par les vaisseaux de guerre du souverain qui l'a prononcé : l'arrestation, en pareil cas, d'un navire étranger n'est point *une capture* semblable à celle qui est faite par des bâtiments armés en course, en temps de guerre ; elle n'est point *hostile*, elle est uniquement *comminatoire* ; mais elle peut, il faut le reconnaître, de même que *l'embargo* lui-même pratiqué dans les ports, conduire à des hostilités.

Aussi, afin de prévenir les suites fâcheuses qui peuvent résulter, pour la bonne intelligence dans les rapports internationaux, de l'usage de l'embargo, les prestations et obligations, ou *angaries*, sont ordinairement l'objet de clauses spéciales dans les traités publics entre nations.

En principe, les prestations et obligations que tout souverain se trouverait dans la nécessité d'imposer aux bâtiments étrangers qui sont dans ses ports ou sur ses plages, de transporter pour lui, dans le temps de quelqu'expédition, des soldats, des armes et des munitions de guerre, moyennant salaires, font partie des prérogatives dérivant de son autorité et de son indépendance comme souverain, et nul bâtiment étranger ne saurait s'y soustraire.

Le droit conventionnel international devait tendre à amoindrir les inconvénients qui pouvaient résulter pour les étrangers de cette prérogative souveraine.

Les traités publics renferment donc ordinairement des stipulations étendues concernant les *angaries*. Quelques uns affran-

chissent *d'une manière absolue* les sujets et les bâtiments de chacun des souverains contractants, des obligations qui, sans cette disposition, pourraient résulter pour eux des arrêts de prince, que l'un ou l'autre desdits contractants jugerait utile de prononcer, plus tard, comme mesure générale, contre les bâtiments de son pays et contre les navires étrangers; plusieurs autres traités stipulent uniquement que les angaries ne pourront être exercées qu'avec le consentement des capitaines des bâtiments.

En examinant les traités de commerce et de navigation qui ont été conclus depuis le milieu du 17e siècle, nous en trouvons plus de soixante-dix qui se sont prononcés d'une manière explicite *contre les angaries et le service militaire imposé aux équipages et aux passagers*; nous n'indiquerons que les plus récents :

1801, traité entre la Suède et la Russie;
1825, » » les États-Unis et Guatémala;
1827, » » les États-Unis et la Suède;

confirmant, en ce qui concerne les angaries, les traités de 1783 et de 1816;

1831, traité entre le Mexique et la Prusse;
1838, » » le Danemarck et Vénézuéla;
1839, » » les États-Unis et l'Équateur;
1840, » » la Grande-Bretagne et la Bolivie;
1843, » » la France et Vénézuéla;
1846, » » le Danemarck et la Grèce.

L'article 10 du traité conclu, en l'année 1645, entre la France et le Danemarck, portait que les *vaisseaux de guerre* ou marchands ne seraient point contraints d'aller en guerre, ni de transporter quelque chose sans le consentement du roi auquel ils appartiendraient, ou des *bourgeois et maître* du vaisseau, quand même le capitaine y consentirait.

L'article 16 du traité de l'année 1713, entre la France et les Provinces-Unies des Pays-Bas, portait que les navires, pilotes, officiers et soldats, matelots, denrées et marchandises, ne sauraient être saisis, même sous prétexte de la conservation et de la défense de l'État, sans le consentement des intéressés.

Les traités de 1725, entre l'Autriche et l'Espagne, de 1742, entre la France et le Danemarck, de 1748, entre le Danemarck et les Deux-Siciles, de 1753, entre les Deux-Siciles et la Hollande, de 1782, entre le Danemarck et la Russie, de 1785, entre les États-Unis et la Prusse, de 1787, entre les Deux-Siciles et la Russie, de la même année, entre la France et la Hollande, de 1795, entre

l'Espagne et les États-Unis, etc. etc., renferment des stipulations analogues ; la défense de l'État ne saurait être un motif suffisant, y est-il dit, pour légitimer la mesure qui imposerait aux navires, aux équipages, non plus qu'aux passagers, *de servir en guerre ni à aucun transport contre leur gré.*

Maintenant, voici en quels termes s'expliquent les traités conclus depuis le commencement du siècle :

Traité signé le 13 mars 1801, à St.-Pétersbourg, entre la Russie et la Suède. Art. 32. « Les vaisseaux, gens et effets de la partie belligérante, se trouvant dans les ports ou dans la domination de la partie neutre, y jouiront de la même protection et sûreté que ceux du pays même. De même, les vaisseaux, gens et effets de la partie neutre jouiront chez l'autre, en temps de guerre, de la même liberté et sûreté qu'en temps de paix, sans que les vaisseaux puissent être mis en *embargo*, ni forcés à des transports contre leur gré ni à aucune expédition militaire, ni leurs équipages ou passagers enrôlés ou embauchés pour aucun service quelconque, *en exceptant cependant le cas, où, de part et d'autre, on aurait adopté la mesure générale de mettre un embargo sur tous les bâtiments marchands sans distinction* ; et dans ce cas encore cet embargo ne sera nullement applicable *ni à l'équipage, ni à la cargaison* appartenant aux sujets des deux hautes parties contractantes. »

Traité conclu à Caracas, le 26 mars 1838, entre le Danemarck et la république de Vénézuéla. Art. 3. « ..... Les navires, équipages, marchandises et effets de la propriété des sujets ou citoyens de l'une des hautes parties contractantes, ne pourront être saisis ou retenus dans le territoire de l'autre pour aucune expédition militaire, ni pour aucun autre service public de quelque sorte que ce soit, contre la volonté du propriétaire ou de son agent. »

Traité conclu à Caracas, le 25 mars 1843, entre la France et la république de Vénézuéla. Art. 4. « Les sujets et citoyens de l'un et l'autre État ne pourront être respectivement soumis à aucun embargo, ni être retenus avec leurs navires, cargaisons, marchandises ou effets, pour une expédition militaire quelconque, ni pour quelque usage public que ce soit, sans une indemnité débattue et fixée *préalablement* par les parties intéressées, et suffisante pour cet usage et pour les torts, pertes, retards et dommages qui dépendent ou qui naîtront du service auquel ils sont obligés. »

En l'absence de traités publics qui affranchissent les navires et les sujets d'un souverain étranger de l'obligation des angaries *par arrêt de prince*, ou *ordre de Puissance*, nous avons dit qu'aucun

capitaine de navire marchand ne peut se dispenser de se soumettre à l'obligation qui lui est imposée par le souverain territorial ; Azuni va plus loin encore : il dit que si les capitaines font naître des difficultés qui sont de nature à porter préjudice au bon succès de l'expédition à l'occasion de laquelle ils sont mis en réquisition, *leur bâtiment peut être confisqué.*

Le droit commercial règle en quelles circonstances l'*arrêt de prince* ou *embargo* peut opérer *la rupture du voyage* et devenir, en ce qui concerne l'assurance maritime, une *cause de délaissement.*

§ 50.

De la saisie des bâtiments par arrêt de justice.

Quel que soit *le traitement* que les traités aient assuré à la navigation de tel ou tel pays, dans les rapports réciproques du commerce maritime, les bâtiments appartenant à des *nations favorisées,* pas plus que ceux qui appartiennent à une nation non-favorisée, ne sont point affranchis de la saisie *par arrêt de justice.*

Les traités publics qui ont stipulé en faveur des navires de chacune des nations contractantes pour les soustraire aux obligations des *arrêts de Puissance* ou *arrêts de prince,* ont tous déclaré que la saisie résultant d'un jugement prononcé par les tribunaux du pays, pour fait de commerce et pour dettes, pourrait être exécutée.

C'est ainsi qu'un navire peut être saisi pour dettes contractées dans le port de relâche, et que même dans certains cas sur lesquels statue le droit commercial, *il peut être vendu par autorité de justice.*

Mais si le capitaine est prêt à mettre à la voile, c'est-à-dire s'il a déjà reçu les passeports de mer et les autres documents prescrits par les réglements, les intéressés au voyage que le navire est sur le point d'entreprendre, sont admis à empêcher la saisie et la vente, *en fournissant bonne et valable caution.*

§ 51.

Des lettres de représailles.

Il ne faut point confondre les *lettres de représailles* avec les *lettres de marque* qu'un armateur faisant la course en temps de guerre reçoit de son souverain (titre III, § 21).

Les *lettres de représailles* sont délivrées dans les cas de déni

de justice par un souverain, à ceux de ces sujets dont les réclamations, fondées sur l'équité, n'ont pas obtenu, de la part d'un gouvernement quelconque, la solution à laquelle on avait droit de s'attendre.

Le *Guidon de la mer* (*voir* titre I, § 5) définit comme il suit les *lettres de représailles* :

« Elles sont accordées par le souverain à ceux de ses sujets, pour chose pillée, déprédée, retenue ou arrestée par force hors le fait de guerre, lesquels marchands déprédés sur mer, trafiquant en étrangers pays, en vertu d'icelles, trouvent par mer aucuns navires de celuy qui a toléré la première prise, l'abordant s'ils sont les plus forts, et mettent en effet leur représaille. »

L'usage des *lettres de représailles* était très fréquent au moyen âge, dit M. Pardessus ; les abus auxquels ces mesures donnaient lieu les ont fait abandonner.

C'est ce que fit la France par l'ordonnance de 1485 qui en abrogea l'usage.

Toutefois, l'ordonnance du mois d'août 1681 semble prouver que l'ordonnance de 1485 n'était plus respectée et ne formait plus depuis longtemps, la base de la législation sur cette matière.

En effet, les articles 3 et 6 du titre X, livre III de l'ordonnance de 1681 portent :

« Art. 3. Les lettres de représailles feront mention de la valeur des effets retenus ou enlevés ; elles porteront permission d'arrêter et saisir ceux des sujets de l'État qui aura refusé de faire restituer les choses retenues, et régleront le temps pendant lequel elles seront valables. »

« Art. 6. Si la prise est déclarée bonne, la vente en sera faite et le prix en sera délivré aux impétrants jusqu'à la concurrence de la somme pour laquelle les lettres auront été accordées ; le surplus demeurera déposé au greffe de l'amirauté pour être restitué à qui il appartiendra. »

Les lois actuelles françaises semblent indiquer que le gouvernement pourrait encore faire usage, au besoin, de ce moyen de coërcition (que le droit maritime des nations devrait positivement répudier à jamais, de même qu'il devrait effacer de ses pages le principe de l'armement en course en temps de guerre, cette piraterie légale). La délivrance de *lettres de représailles* est une mesure immorale et dangereuse, parcequ'elle autorise, au sein de la paix générale, une *petite guerre* entre divers individus de deux nations, l'attaque inopinée, par des bâtiments armés, de navires marchands naviguant en sécurité (ils pouvaient le croire du moins),

attendu l'état de paix ; et parcequ'elle peut donner ouverture à des hostilités entre les deux nations elles-mêmes ; aussi regrettons-nous que le Code français ne se soit pas expliqué d'une manière plus claire en parlant des représailles. L'article 350 du Code de commerce, qui est emprunté *littéralement* à l'article 26 du titre VI, Livre III de l'ordonnance de 1681, met aux risques des assureurs les pertes *résultant des représailles*. S'agit-il de représailles ordonnées par le gouvernement et dont l'exécution serait confiée à ses propres agents ? S'agit-il de représailles exercées, dans la limite et dans les conditions des articles 3 et 6 cités plus haut, par les individus qui ont vu leurs légitimes prétentions repoussées par un déni de justice de la part d'un gouvernement étranger ?

Quoiqu'il en soit, cette observation sur la *possibilité* pour le gouvernement français d'avoir encore recours, de nos jours, s'il juge à propos de le faire, aux *lettres de représailles*, doit s'appliquer également aux traités publics les plus récemment conclus, et dans lesquels on trouve fréquemment quelque clause concernant l'emploi des représailles à la suite d'un déni de justice. Tels sont notamment les traites de 1832, art. 31, entre le Chili et les États-Unis de l'Amérique du Nord ; de 1836, art. 30, entre les États-Unis et le Pérou ; de 1837, art. 25, entre la république de Vénézuéla et les Villes anséatiques ; de 1843, art. 30, entre la France et Vénézuéla ; de 1843, art. 28, entre la France et la république de l'Équateur ; de 1846, art. 19, entre l'Espagne et l'Uruguay ; de 1846, art. 27, entre la France et la Nouvelle-Grenade ; etc. etc.

Les individus lésés par l'usage qui a été fait des *lettres de représailles* (au moyen desquelles celui qui les avait obtenues a récupéré, sur des tiers fort innocents de l'injustice dont il était victime, le montant des sommes dont-il avait sollicité vainement le paiement, ou des effets dont il avait poursuivi la restitution), sont en droit de réclamer de leur propre gouvernement une indemnité pour les dommages qu'ils ont eu à supporter.

Nous avons dit qu'en 1485 la France abroge a l'usage des *lettres de représailles*. [1])

[1]) On doit regretter qu'un gouvernement puissant et qui marchait à la tête de la civilisation, comme celui de Louis XIV, et qu'un ministre comme Colbert aient fait renaître, en 1681, un usage qui aurait dû rester à jamais abandonné. La pensée qui a dicté l'ordonnance du mois d'août 1681 était grande, sage, habile ; on doit donc d'autant plus s'étonner de ce que l'esprit élevé et froid de Colbert ait laissé se glisser, dans une œuvre aussi remarquable de législation maritime, un principe qui appartient beaucoup plus aux temps de civilisation imparfaite qu'à une époque de progrès.

« La délivrance de lettres de représailles », dit Gérard de Rayneval, « est une mesure d'autant plus délicate que souvent « les dénis de justice sont difficiles à établir, et qu'il est « bien important de ne pas exposer, sans les raisons les « plus grandes, sans une justice manifeste, la tranquillité et « peut être même l'existence de l'État, pour des intérêts par- « ticuliers. »

Ce serait, en effet, il faut l'avouer, pousser jusqu'à l'extrême l'application du principe *que l'injustice faite au citoyen d'un État est censée commune à toute la société.*

L'État, sans aucun doute, doit protection à chacun des citoyens qui en font partie ; il doit dès lors chercher à faire prévaloir la stricte application de la justice de la part de tout gouvernement étranger appelé par lui à se prononcer sur une réclamation que son devoir était d'appuyer ; il doit, enfin, témoigner son juste mécontentement lorsque le gouvernement étranger auprès duquel l'un de ses citoyens est en instance, semble éloigner avec intention le moment de rendre la justice sollicitée.

Mais quelles sont les mesures que l'État doit prendre en pareille circonstance ?

Doit-il, pour obtenir satisfaction des lenteurs calculées du gouvernement étranger, sacrifier les intérêts de tous pour soutenir les intérêts d'un seul ? — Nous ne le pensons pas.

Quand il s'agit des *rapports internationaux*, quand les intérêts essentiels du pays peuvent se trouver compromis, nous repoussons en vue des conséquences fâcheuses qu'elle pourrait entraîner, l'application rigide du principe que nous avons rappelé plus haut : « L'injustice faite au citoyen d'un État est censé commune à toute « la société. »

En *retournant* le principe, s'il nous est permis d'exprimer ainsi notre pensée, nous comprendrions mieux la nécessité de son application, à savoir : que tous les citoyens d'un État sont solidaires des conséquences de l'injustice qu'aurait eu le malheur de commettre le chef de l'État, ou des conséquences de l'injure qui lui a été faite ; dans l'un comme dans l'autre cas, il est de la dignité d'une nation de se considérer comme liée à la cause de son souverain en face de l'étranger, et de l'épouser sans hésitation comme sans arrière-pensée.

§ 52.

De la pêche.

La liberté des mers est un droit naturel qui appartient à toutes les nations.

Le droit qui appartient à tous les peuples, de faire usage dans l'intérêt de leur commerce, de l'Océan, de la pleine mer, des grandes mers méditerranéennes qui ne sont pas enclavées d'une manière à peu près complète dans le territoire d'un seul et même État (titre I, § 2); ce droit n'est plus contesté, aujourd'hui, par aucun État, par aucun publiciste.

C'est en vertu du même principe que le droit de pêche en *pleine mer* appartient également à tous les peuples.

La grande pêche, de la baleine et du cachalot, est depuis longtemps une branche d'industrie maritime fort importante pour les nations qui s'y livrent.

La grande pêche est d'ailleurs soumise dans tous les pays à des réglements publics, et devient l'occasion de primes accordées aux pêcheurs à titre d'encouragement.

La pêche qui doit avoir lieu dans certains parages où se tient plus particulièrement l'espèce de poisson qui en est l'objet, a donné lieu à de nombreuses stipulations diplomatiques entre les États, notamment la pêche de la *Morue* sur les côtes de l'île de Terre-neuve, sur les côtes des îles St.-Pierre et Miquelon, dans les parages de l'Islande et sur le *Dogger's Bank*, etc.

La célèbre ordonnance de la marine du mois d'août 1681, a posé les bases fondamentales des principes relatifs aux pêches maritimes, celle de la baleine exceptée.

Depuis cette époque, des réglements particuliers ont été publiés dans tous les pays maritimes ; ces réglements embrassent la pêche de la baleine, du cachalot, du Thon, de l'Esturgeon, du Marsouin, du Veau de mer, et *autres poissons à lard.*

L'ordonnance de 1681 déclare *épaves* ces divers poissons lorsqu'ils sont trouvés échoués sur les grèves de la mer (§ 43).

La pêche de la morue, du hareng, des huitres, etc. a reçu des réglements spéciaux.

La pêche sur les côtes ou dans certains parages maritimes, a été de même l'objet de réglements particuliers.

En principe, les pêcheurs sur mer sont obligés de prévenir tous les embarras que peuvent causer les filets, les tonnines, les madragues, etc., à la course des navires.

L'ordonnance de 1681 a interdit aux pêcheurs de nuit de faire briller des feux permanents à la proue de leurs bateaux dans des endroits reconnus dangereux à raison des écueils qui y existent, afin de ne point induire en erreur les bâtiments venant du large.

Parmi les traités qui renferment des stipulations importantes relatives à la grande pêche, nous signalerons : — entre la France et la Grande-Bretagne, ceux de 1713, 1783 et 1802, en ce qui concerne la cession de Terre-neuve aux Anglais, les limites dans lesquelles les pêcheurs français pourront pêcher, etc. ; — entre la Grande-Bretagne et l'Espagne, les traités de 1713, 1721, 1786 et 1790, sur le droit de pêcher accordé aux Espagnols à Terre-neuve, et sur la pêche anglaise dans l'Amérique espagnole, l'Océan pacifique et la mer du Sud ; — entre la Grande-Bretagne et la Russie, le traité de 1825, en ce qui concerne la pêche dans l'Océan pacifique.

La pêche sur les côtes et dans la limite de la souveraineté de l'État sur la mer territoriale (§ 40), appartient *exclusivement* aux pêcheurs du pays (à moins de conventions internationales qui aient créé une exception en faveur de quelque nation voisine).

Cette pêche restreinte, côtière, a été l'objet également de stipulations diplomatiques.

Les traités de 1685 et de 1768 ont autorisé la liberté réciproque de pêche pour les Français et pour les Espagnols, dans la rivière de la Bidassoa, et pour les pêcheurs maritimes des deux nations sur les côtes de France et d'Espagne.

Le traité de 1675, entre la France et la république des Provinces-Unies des Pays-Bas, a consacré les mêmes droits sur les côtes respectives des deux États en faveur des Français et des Hollandais.

Les traités de 1783 et 1817, entre les États-Unis de l'Amérique septentrionale et la Grande-Bretagne, ont déclaré la pêche libre sur le grand banc du golfe St.-Laurent, et ont réglé les établissements de pêcheries sur les côtes de Terre-neuve, de Labrador et de la baie d'Husson. — Un traité de 1854 règle la question des pêcheries, et ouvre le St.-Laurent et les canaux du Canada aux bâtiments américains.

Le traité de 1810, entre la Russie et la Suède, a garanti la liberté réciproque de la pêche du saumon sur la rivière de Tornea, *pendant cent ans* ; et celui de 1826 a autorisé les sujets limitrophes et riverains des deux nations, à pêcher en toute liberté dans le Jacobs-Els et le Paswig (§ 57).

Le traité de 1826, entre la France et la Grande-Bretagne, dé-

clare que les bateaux pêcheurs des deux nations, entrant en relâche forcée dans les ports respectifs des Puissances signataires, seront exempts de tous droits; celui qui a été conclu, en 1839, et qui a été suivi de déclarations explicatives en 1843, fixe la limite au delà de laquelle, de part et d'autre, la pêche des *huîtres* pourra être exercée par les pêcheurs des deux nations: cette limite est *de trois milles de soixante au degré de latitude, à partir de la laisse de basse-mer.* [1])

Les privilèges résultant pour les Hollandais des traités conclus entre le Danemarck et les États-Généraux des Provinces-Unies des Pays-Bas, depuis l'année 1710, ont donné lieu, en 1776, à des différends dont nous aurons à parler au Livre II, chap. II.

C'est également au Livre II, chap. XX, que nous prenons la liberté de renvoyer le lecteur, pour placer sous ses yeux la situation exceptionnelle qui est faite aux pêcheurs en temps de guerre; il en sera aussi question au titre III, § 36 du présent livre.

Nous nous bornerons à dire ici que les patrons de bateaux-pêcheurs se mettent dans le cas d'être poursuivis s'ils se sont prêtés à favoriser la fuite de quelque malfaiteur ou repris de justice, ou bien encore à transporter des correspondances avec l'étranger, dans quelque temps que ce soit, guerre ou paix.

§ 53.

Des colonies. [2])

Toutes les nations européennes ont constamment cherché, jusqu'à nos jours, à exploiter par elles-mêmes uniquement le commerce des productions de leurs colonies, *à l'exclusion des étrangers* (§ 40), auxquels elles n'ouvraient les ports que dans les cas de relâche forcée, — si ce n'est en temps de guerre. (*Voir* Livre II, chap. II, IV, VII.)

Un système colonial trop exclusif et qui plaçait les colonies sous un régime tout à fait exceptionnel, devait donner naissance, pour les colons, à un état de malaise et de mécontentement propre à faire éclater des soulèvements, et avec le temps à provoquer la séparation violente des *grandes colonies* de leur métropole.

C'est de cette sorte que la Grande-Bretagne a perdu, en 1776, les États-Unis de l'Amérique septentrionale, dont, après une longue

[1]) Cette disposition n'arrête pas les pêcheurs: les contraventions au traité sont fréquentes et chaque année voit de nombreuses arrestations de bateaux-pêcheurs surpris en deça des limites qu'il leur était interdit de franchir.

[2]) *Voir* Livre II, chap. II.

guerre, elle a reconnu l'indépendance en 1783 (*voir* Livre II, chap. VII) ; que l'Espagne a vu lui échapper les immenses et riches colonies qu'elle possédait sur le vaste continent méridional de l'Amérique, et qui forment actuellement de nombreuses républiques dont la cour d'Espagne a fini par reconnaître l'indépendance : le Mexique, le Pérou, le Chili, la Nouvelle-Grenade, etc. etc.

La science de l'économie politique, le progrès du commerce maritime et de l'industrie, ont apporté de grandes modifications aux principes qu'avaient adoptés les gouvernements.

La Grande-Bretagne a donné l'exemple en suivant un système plus raisonnable, plus large, plus rationnel ; la France et l'Espagne ont également adopté un système moins exclusif.

C'est ainsi que des *ports francs* ont été ouverts dans les diverses colonies des États européennes ; que l'établissement de consuls dans les colonies a été autorisé ; enfin, que le monopole commercial au profit de la métropole a été, sinon détruit d'une manière complète et générale encore, du moins presque universellement abandonné.

Longtemps les traités ont laissé les colonies en dehors du bénéfice des stipulations qu'ils renfermaient ; plusieurs gouvernements ont persévéré dans le système, plus ou moins complet, de l'exclusion des étrangers.

Les traités les plus récents ont compris les colonies dans les stipulations adoptées en faveur de la navigation réciproque et du commerce maritime des Puissances contractantes, mais en établissant toutefois certaines exceptions ou restrictions dans les échanges commerciaux (importations et exportations), aux stipulations plus générales et plus complètes applicables aux rapports commerciaux entre les territoires européens.

Les naufrages qui peuvent avoir lieu dans les parages ou sur les côtes des colonies respectives, sont soumis d'ailleurs aux mêmes conditions et ont droit à la même assistance que s'ils se fûssent accomplis sur les côtes du territoire de la métropole (§ 43).

Les traités qui dans le siècle actuel ont laissé les colonies en dehors des stipulations convenues, — les uns, d'une manière absolue, les autres, avec quelque modification, — ont tous été conclus par le Danemark. Ce sont :

En 1821, le traité avec la Grande-Bretagne, qui de même que les suivants excluent particulièrement les îles de Ferröe, le Grœnland et l'Islande ; — en 1828, le traité avec la Suède,

ainsi que le traité, un peu moins exclusif, avec les États-Unis ; — en 1842 et en 1843, les traités avec la France et avec la Grèce.

Les ordonnances danoises du 1er avril 1776 et du 18 août 1786, interdisent aux étrangers la pêche dans les parages de l'Islande. (*Voir* Livre II, chap. II.)

Un ukase impérial du 16 septembre 1821, interdit également tout commerce aux nations étrangères avec les îles Aleutiennes.

Les traités conclus dans les temps modernes et qui ont aboli à peu près le monopole du commerce maritime, assuré jusqu'alors à la navigation seule de la métropole, en temps de paix, n'ont pas tous cependant consacré, ainsi que nous l'avons fait remarquer plus haut, la *liberté commerciale pleine* et *entière*, et de la même manière que les stipulations, consenties de part et d'autre, l'ont spécifiée avec les ports du territoire de la métropole ; nous n'indiquerons que les traités qui ont été signés dans le siècle actuel.

En 1806, art. 3, traité entre les États-Unis et la Grande-Bretagne ;
» 1810 et 1811, art. 6, entre la Grande-Bretagne et le Portugal ;
» 1815, art. 3, entre les États-Unis et la Grande-Bretagne ;
» 1816, » 2, » les États-Unis et les Pays-Bas ;
» 1819, » 15, » l'Espagne et les États-Unis ;
» 1824, » 1, » la Grande-Bretagne et les Pays-Bas ;
» 1826, *Articles additionnels du traité conclu le 26 janvier 1826, entre la France et la Grande-Bretagne* ; — nous en dirons la teneur :

Art. 1er. « ..... Les navires français pourront faire voile, de quelque port que ce soit, soumis à la domination de S. M. T. C., *pour toutes les colonies du Royaume-Uni*, excepté celles possédées par la compagnie des Indes, et importer dans ces colonies toutes les marchandises (produits du sol ou des manufactures de France ou de quelque pays que ce soit, soumis à la domination française), à l'exception de celles dont l'importation dans ces colonies serait prohibée, ou ne serait permise que des pays soumis à la domination britannique ; et les dits navires français et les dites marchandises importées sur ces navires, ne seront pas assujettis, dans les colonies du Royaume-Uni, à des droits plus élevés ni à d'autres droits que ceux auxquels seraient assujettis les navires britanniques important lesdites marchandises de quelque pays étranger que ce soit, et lesdites marchandises elles-mêmes. »

« Il sera accordé réciproquement dans les colonies de France, les mêmes facilités, quant à l'importation sur navires britanniques

de toutes marchandises, produits du sol ou des manufactures du Royaume-Uni ou de quelque pays que ce soit, soumis à la domination britannique à l'exception de celles dont l'importation dans ces colonies serait prohibée, ou ne sera permise que des pays soumis à la domination française. Et attendu que les produits étrangers peuvent être importés maintenant dans les colonies du Royaume-Uni sur les vaisseaux appartenant à ces pays, à l'exception d'un nombre limité d'articles spécifiés, lesquels ne peuvent être importés dans les dites colonies que sur vaisseaux britanniques, Sa Majesté le Roi du Royaume-Uni se réserve la faculté d'étendre cette exception sur tout autre produit des pays soumis à la domination de S. M. très chrétienne, lorsque Sa Majesté britannique jugera convenable de le faire pour placer le commerce et la navigation, permis aux sujets de chacune des hautes parties contractantes avec les colonies de l'autre, sur le pied d'une juste réciprocité. »

Art. 2. « ..... Les navires français pourront exporter de toutes les colonies du Royaume-Uni (excepté celles possédées par la compagnie des Indes), toutes les marchandises dont l'exportation de ces colonies, par navires autres que ceux britanniques, ne serait point prohibée ; et les dits navires et les dites marchandises exportées sur ces navires ne seront pas assujettis à des droits plus élevés ou à d'autres droits que ceux auxquels seraient assujettis les navires britanniques exportant lesdites marchandises, et lesdites marchandises elles-mêmes, et ils auront droit aux mêmes primes, remboursements de droits et autres allocations de cette nature, auxquelles pourraient prétendre les navires britanniques pour ces exportations. »

« Il sera accordé réciproquement, dans toutes les colonies de la France, les mêmes facilités et privilèges pour l'exportation sur navires britanniques de toutes marchandises dont l'exportation de ces colonies, par navires autres que ceux français, ne serait pas prohibée. »

Ce sont encore les traités conclus :

En 1826, art. 6 et 8, entre la Grande-Bretagne et la Suède ;
» 1827, » 2, entre les États-Unis et les Pays-Bas ;
» » , » 2, » les Pays-Bas et la Suède ;
» » , » 2, » la Prusse et la Suède ;
» 1829, » 6, » l'Autriche et la Grande-Bretagne ;
» 1836, art. add^el entre la Grèce et la Suède ;
» 1837, » » » le Hanovre et la Suède ;

en 1838, art. 9, entre l'Autriche et la Grande-Bretagne;
» 1839, » 18, » la France et le Texas (annexé depuis cette époque aux États-Unis);
» » , » 2, » la Sardaigne et la Suède;
» 1841, » 9, » la Belgique et le Danemarck:

« La nation belge jouira dans les colonies de S. M. le Roi de Danemarck y compris les îles Ferröe, le Grœnland et l'Islande, des avantages de navigation et de pêche dont jouit actuellement, ou dont jouira à l'avenir, toute nation favorisée. »

En 1842, art. 9, traité entre la Grande-Bretagne et le Portugal;
» 1846, » 3, » » le Danemarck et la Prusse:

« Les îles Ferröe, l'Islande et le Grœnland sont compris au traité, et la navigation commerciale de la Prusse pourra s'y rendre *autant que le commerce y sera ouvert à d'autres nations.* »

Depuis longtemps Bentham avait proposé l'émancipation complète des colonies anglaises; les lois que le ministère anglais a soumises au Parlement, en 1850, tendent à ce résultat, ou du moins peuvent y conduire.

§ 54.

De la mer Baltique.

Par un traité conclu en 1759, auquel la France adhéra, la Russie et la Suède prirent l'engagement d'employer tous leurs efforts pour éloigner toute hostilité de la Baltique, et déclarèrent que le commerce maritime de toutes les nations y restrait libre et sans y être troublé par les belligérants.

En 1780, par un article *séparé* du traité conclu entre le Danemarck et la Russie, il fut convenu entre les deux Puissances contractantes de déclarer que la Baltique est une *mer fermée* où toutes les nations peuvent naviguer en paix, et que les contractants prendraient toutes les mesures capables de la garantir de toutes hostilités, pirateries et violences.

La déclaration du 10 mai 1780, publiée par le Roi de Danemarck, portant en substance que la Baltique est une *mer fermée,* interdite aux hostilités des belligérants, fût communiquée au gouvernement français, qui fit connaître son adhésion à cette déclaration.

En 1781, par les articles *séparés* du traité qu'elles signèrent le 8 mai à St.-Pétersbourg, la Prusse et la Russie déclarèrent également que la Baltique est une *mer fermée* où les bâtiments de toutes

les nations peuvent naviguer en paix, mais où aucune hostilité ne peut être exercée entre eux.

Enfin, en 1794, un traité signé entre le Danemarck et la Suède, déclara dans les mêmes termes à peu près, que la Baltique est une *mer fermée*.

Ainsi sur ce point les quatre Puissances qui possèdent, sur la Baltique, le littoral le plus étendu sont parfaitement d'accord; mais bien que la France ait adhéré aux déclarations qu'elles ont faites à cet égard, des corsaires français ont attaqué, en 1808, des bâtiments américains non loin de Pillau. Ce fait déplorable et contraire à l'adhésion que le gouvernement royal de la France avait donnée aux déclarations des États du Nord, sera mentionné au Livre II, chap. XII, § 3.

§ 55.

Des droits du Sund, des Belt, et du Canal de Holstein.

Les plus anciens documents authentiques qui constatent l'existence des droits payés par la navigation au passage du Sund, datent du commencement du 14e siècle; ces droits furent dans le principe établis pour subvenir à l'entretien des fanaux et autres signaux destinés à guider la marche des bâtiments.

Déjà en 1450 et en 1490, les rois d'Angleterre consentirent, par des traités conclus avec le Danemarck, à ce que la navigation commerciale de leur pays, payât des droits au passage du Sund.

Le traité d'Odensé, de 1560, entre Frédéric II, roi de Danemarck, et les Villes anséatiques, adopta le tarif qui avait été établi en 1558.

En 1645, le tarif du Sund reçut plus de fixité encore.

Le traité qui fut conclu dans cette même année entre le Danemarck et les États-Généraux des Provinces-Unies des Pays-Bas, constitua la loi conventionnelle sur les droits du Sund.

Cette loi (que confirma le traité de 1701, entre les mêmes Puissances), a été reproduite dans tous les traités du Danemarck avec les autres nations.

En 1645, la France adopta également, par un traité, le tarif publié en cette même année; cette stipulation a été renouvelée par les traités de 1663, 1742, et par le traité de 1842 (art. 3), lequel confirme les avantages réciproques reconnus par le traité de 1742: or, par l'art. 4 de ce dernier traité, une autorité nouvelle a été donnée aux articles 10 à 14 du traité de 1663; ces

articles portent qu'il ne sera point fait de visite des navires français au Sund, et qu'il sera ajouté foi aux déclarations du *maître du navire,* de même qu'aux papiers de bord dont il sera muni.

Le tarif de 1645, revu en 1841, entre les gouvernements danois, suédois et britannique, est applicable aux autres nations privilégiées; les nations non-privilégiées payent 1 1/4 % *de la valeur* des marchandises. [1])

Les traités principaux signés pendant le 18e siècle, l'ont été: en 1701, avec les Provinces-Unies des Pays-Bas; en 1720, avec la Suède qui renonça par ce traité à l'exemption du péage; en 1736, avec les Villes anséatiques; en 1742, avec la France et avec l'Espagne; en 1782, avec la Russie.

Les traités du siècle actuel ont été signés: en 1809, avec la Suède; en 1817, avec les Pays-Bas; en 1818, avec la Prusse; en 1824, avec la Grande-Bretagne; en 1826, avec les États-Unis, ainsi qu'avec la Suède; en 1826, avec la république de Vénézuéla; avec la Grande-Bretagne, qui obtint l'établissement de nouveaux phares réclamés par la navigation anglaise; en 1842, avec la France, traité qui renouvelle celui de 1742; en 1846, avec la Prusse: ce traité renouvelle les articles 4 à 14 du traité de 1818, règle le pilotage et les affaires de quarantaine.

La douane du Sund n'est ouverte que pendant le jour.

Tout bâtiment qui passe le Sund doit s'arrêter à Elseneur pour acquitter les droits.

Le *Last* maritime, ou mesure en usage à la douane du Sund pour la supputation des droits de péage, est celui qui est admis dans les transactions commerciales à Amsterdam; il est connu toutefois sous le nom de *Last du Sund.*

En passant devant la forteresse de Kronenbourg où l'on tient régistre des navires de chaque nation qui franchissent le Sund, ces navires sont dans l'obligation de hisser leur pavillon. S'ils négligent cette formalité, ils reçoivent le coup de canon *de semonce* qui devient, pour eux, l'objet d'un droit accidentel à payer.

Il en est de même pour le *salut* de la forteresse: lorsque les bâtiments arrivent avec leurs *péroquets hissés,* ils doivent amener leur pavillon à mi-mât; si les vents s'opposent au salut, le bâtiment de guerre danois, mouillé en face du port, indique, par un pavillon vert placé au mât de misaine, que le salut n'est pas nécessaire.

[1]) Le tarif des droits du Sund se trouve dans le Recueil des Traités de commerce et de navigation publié par MM. de Cussy et d'Hauterive.

La convention du 15 janvier 1829, entre le Danemarck et la Russie, porte que les vaisseaux marchands russes, en passant par le Sund ou par les Belt, ne seront plus tenus, de rigueur, à cause de la rapidité des courants, de baisser leurs voiles en signe de salut devant les citadelles de Kronenbourg, de Nybourg et de Fridericia.

Les droits du Sund sont, de la part des ports de la Baltique, l'objet de nombreuses réclamations; dans ces ports, on voudrait que les droits du Sund fûssent des *droits fixes* de phares et de feux, que paierait tout bâtiment, chargé ou sur lest, pour l'entretien de ces établissements, et non pas des droits sur les marchandises elles-mêmes, en raison de leur quantité et de leur nature, ainsi qu'il est pratiqué aujourd'hui. Nous partageons cette opinion.

Les droits du Sund ne sauraient être des *droits de transit* sur les marchandises, comme ils semblent l'être actuellement; mais uniquement des droits de navigation que doit acquitter tout bâtiment marchand, même sur lest, pour l'entretien des phares, feux et fanaux, ainsi qu'ils existent pour le passage des *Belt.* [1])

Passage des Belt (le Grand et le Petit).

Le Petit-Belt, par suite de son peu de profondeur, et le Grand-Belt, en raison des nombreux écueils et rochers qui s'y rencontrent, sont rarement traversés par les navires qui se rendent dans la Baltique ou qui en reviennent; les capitaines de la marine commerciale préfèrent se diriger sur le Sund malgré les droits plus élevés qu'ils doivent acquitter à Elseneur.

Le passage des Belt est assujetti à certains droits de navigation *pour l'entretien des phares, feux et balises*; les traités conclus avec le Danemarck, en stipulant les droits à payer au Sund, stipulent aussi ordinairement, d'une part, les droits que la navigation aura à payer au passage des Belt; et, d'autre part, ceux auxquels elle sera assujettie si elle fait usage du Canal de Holstein (ou Canal de Kiel), qui met en communication la mer Baltique et la mer du Nord.

§ 56.

De la mer Noire.

Par de nombreux traités publics, la Porte Ottomane avait accordé, avant 1829, la libre fréquentation de la mer Noire, avec

[1]) La navigation du Sund est rarement possible pendant l'hiver; quelquefois les glaces couvrent entièrement le détroit. En 1658, Gustave-Adolphe, roi de Suède, a traversé le Sund sur la glace avec son artillerie et sa cavalerie, pour aller porter la guerre en Danemarck.

ou sans droits, à la navigation commerciale de diverses Puissances.

On peut citer notamment les traités conclus, en 1680, avec la république des Provinces-Unies des Pays-Bas ; en 1739, avec la Suède ; en 1784, avec l'Autriche ; en 1799, avec la Grande-Bretagne ; en 1802, avec la France ; en 1806, avec la Prusse ; en 1809, avec la Grande-Bretagne ; en 1827, avec le Danemarck, le royaume des Deux-Siciles, et l'Espagne.

Les rapports commerciaux entre les ports de la Russie et ceux de la Porte Ottomane sur la mer Noire avaient d'ailleurs été réglés par les traités de 1774 et 1779.

Mais en 1829, la libre navigation de la mer Noire a été accordée à tous les bâtiments marchands des nations amies de la Porte. En effet : l'article VII du traité de paix signé à Andrinople, le 14 septembre 1829, entre la Russie et la Porte Ottomane, stipule, d'une part, que le passage du canal de Constantinople et du détroit des Dardanelles est entièrement libre et ouvert aux bâtiments russes *sous pavillon marchand*, sur lest ou chargés, soit qu'ils viennent de la mer Noire pour entrer dans la Méditerranée, soit que venant de la Méditerranée ils veulent entrer dans la mer Noire ; et, d'autre part, que cette clause est rendue applicable à tous les bâtiments marchands des Puissances qui se trouvent en état de paix avec la Sublime Porte, aux mêmes conditions que celles qui sont stipulées pour les navires naviguant sous pavillon marchand russe.

Ce même article VII affranchit d'ailleurs les bâtiments de commerce russes, quelle que soit leur portée, de toute visite de bord, quelconque, de la part des autorités ottomanes, ni en pleine mer, ni dans aucun des ports ou rades de la domination de la Sublime Porte ; et toute marchandise ou denrée appartenant à un sujet russe, après avoir acquitté les droits de douane réglés par les tarifs, pourra être librement vendue, déposée à terre dans les magasins du propriétaire ou consignataire, ou bien être transportée sur un autre bâtiment, de quelque nation que ce puisse être, sans que le sujet russe ait besoin, dans ce cas, d'en donner avis aux autorités locales et encore moins de leur en demander la permission.

Depuis l'année 1829, la Porte Ottomane a conclu des traités particuliers de commerce, qui tous stipulent la libre navigation de la mer Noire : en 1830, avec les États-Unis de l'Amérique septentrionale ; en 1834, avec la Toscane ; en 1839, avec la Sardaigne ; en 1840, avec les Pays-Bas, la Belgique, les États du

Zollverein ou de l'association allemande des douanes; en 1841, avec le Danemarck et les Villes anséatiques; en 1843, avec le Portugal; en 1846, avec la Russie.

Les traités conclus par la Porte Ottomane avec les Puissances étrangères ont toujours interdit aux vaisseaux de guerre des dites Puissances le passage des détroits des Dardanelles et du Bosphore ou canal de Constantinople [1]: la convention signée à Londres le 13 juillet 1841, entre la Porte Ottomane, d'une part, et, d'autre part, la France, l'Autriche, la Grande-Bretagne, la Prusse et la Russie, maintient et garantit la fermeture de ces détroits aux bâtiments de guerre de toutes les nations:

«Art. 1. Sa Hautesse le Sultan, d'une part, déclare qu'il a la ferme resolution de maintenir à l'avenir le principe invariablement établi comme ancienne règle de son Empire, et en vertu duquel il a été, de tout temps, défendu aux bâtiments de guerre des Puissances étrangères d'entrer dans les détroits des Dardanelles et du Bosphore; et que, tant que la Porte se trouve en paix, Sa Hautesse n'admettra aucun bâtiment de guerre étranger dans lesdits détroits [2]; — et Leurs Majestés le Roi des Français, l'Empereur d'Autriche, Roi de Hongrie et de Bohème, la Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, le Roi de Prusse et l'Empereur de toutes les Russies, de l'autre part, s'engagent à respecter cette détermination du Sultan, et à se conformer au principe ci-dessus énoncé.»

«Art. 2. Il est entendu qu'en constatant l'inviolabilité de l'ancienne règle de l'Empire Ottoman, mentionnée dans l'article précédent, le Sultan se réserve, comme par le passé, de délivrer des *Firmans* de passage aux bâtiments légers sous pavillon de guerre, lesquels seront employés, comme il est d'usage, au service des légations des Puissances amies.»

«Art. 3. Sa Hautesse le Sultan se réserve de porter la présente convention à la connaissance de toutes les Puissances avec lesquelles la Sublime Porte se trouve en relation d'amitié, en les invitant à y accéder.»

[1]) L'ancien Bosphore de Thrace qui joint le *Pont-Euxin*, ou mer Noire, à la *Propontide* ou mer de Marmara.

[2]) Il est évident, d'après cet article, que l'état de guerre déclarée entre la Turquie et la Russie ouvrait de droit l'entrée de la mer Noire aux bâtiments de guerre des alliés du Sultan: c'est effectivement ce qui s'est passé en 1854.

§ 57.

De la libre navigation des fleuves et des canaux.

La liberté de la navigation des fleuves est consacré, depuis 1815, comme principe du droit public des nations.

Le traité de paix de Paris, de l'année 1814, avait posé en principe, art. 5, que la navigation sur les grandes rivières de l'Europe serait libre, et que les droits à percevoir, par les États riverains, seraient réglés de la manière la plus favorable au commerce de toutes les nations.

Le congrès tenu à Vienne en 1815 a déterminé et fixé les principes généraux de la navigation des fleuves et des canaux.

Les plénipotentiaires des Puissances les plus importantes de l'Europe (la France, l'Autriche, l'Espagne, la Grande-Bretagne, le Portugal qui, à cette époque, possédait encore le Brésil ; la Prusse, la Russie et la Suède), sont signataires de l'acte final du congrès de Vienne, 9 juin 1815 ; les autres États européens y ont successivement donné leur adhésion.

Les principes de la libre navigation fluviale sont exposés dans les articles 108 à 117 (ainsi que dans l'article 96, en ce qui concerne le Pô).

Ces articles divers portent, en substance :

Art. 108. Les Puissances dont les États sont séparés ou traversés par une même rivière navigable s'engagent à régler d'un commun accord tout ce qui a rapport à la navigation de cette rivière .....

Art. 109. La navigation dans tout le cours des rivières indiquées dans l'article précédent, du point où chacune d'elles devient navigable jusqu'à son embouchure, sera entièrement libre, et ne pourra sous le rapport du commerce être interdite à personne ; bien entendu que l'on se conformera aux réglements relatifs à la police de cette navigation, lesquels seront conçus d'une manière uniforme pour tous, et aussi favorables que possible au commerce de toutes les nations.

Art. 110. Le système qui sera établi, tant pour la perception des droits que pour le maintien de la police, sera autant que faire se pourra le même pour tout le cours de la rivière .....

Art. 111. Les droits seront fixés d'une manière uniforme invariable, et assez indépendante de la qualité différente des marchandises, pour ne pas rendre nécessaire un examen détaillé de la cargaison, autrement que pour cause de fraude et de contravention.....

Art. 112. Les bureaux de perception ..... seront fixés par le réglement .....

Art. 113. Chaque État riverain se chargera de l'entretien des chemins de halage qui passent sur son territoire .....

Art. 114. On n'établira nulle part des droits d'étape, d'échelle ou de relâche forcée .....

Art. 115. Les douanes des États riverains n'auront rien de commun avec les droits de navigation. On empêchera, par des dispositions réglementaires, que l'exercice des fonctions des douaniers ne mette pas d'entraves à la navigation ; mais on surveillera par une police exacte sur la rive, toute tentative des habitants de faire la contrebande à l'aide des bateliers.

Art. 116. Tout ce qui est indiqué dans les articles précédents sera déterminé par un réglement commun .....

Art. 117. Les réglements particuliers relatifs à la navigation du Rhin, du Necker, du Mein, de la Moselle, de la Meuse, de l'Escaut, tels qu'ils se trouvent joints au présent acte, auront la même force et valeur que s'ils y avaient été textuellement insérés.

L'article 96 porte que les principes généraux adoptés par le congrès de Vienne pour la navigation des fleuves, seront appliqués à celle du Pô.

Le réglement arrêté par les Puissances signataires, joint sous le N° 16 à l'acte final du 9 juin 1815 du congrès de Vienne, reproduit les articles 108 à 116 de l'acte ; il est suivi :

1° D'articles, 1 à 32, concernant la navigation du Rhin « dans « tout son cours, du point où il devient navigable jusqu'à la mer, « soit en descendant soit en remontant » ; laquelle navigation sera entièrement libre et ne pourra être interdite à personne, en se conformant toutefois aux réglements qui seront arrêtés pour la police d'une manière uniforme ..... ;

2° D'articles au nombre de sept concernant la navigation du Necker, du Mein, de la Moselle, de la Meuse et de l'Escaut.

Les articles 24, 25 et 26 du traité du 3 mai 1815, entre l'Autriche et la Russie, annexé à l'acte final du congrès de Vienne, stipulent en faveur de la liberté de pratique et de navigation de tous les fleuves et canaux dans toute l'étendue de l'ancien royaume de Pologne, tel qu'il existait avant l'année 1772, ainsi que des canaux qui pourraient être construits à l'avenir.

Depuis l'époque du congrès de Vienne, de nombreux traités ont été conclus pour *réglementer* la navigation fluviale.

L'Escaut, qui avait été fermé par le traité de Westphalie (*voir* Livre II, chap. XXVIII), a été ouvert à la navigation de toutes les

nations, jusqu'à son embouchure et jusque *dans la mer*, par les traités qui ont réglé la séparation de la Hollande et de la Belgique, savoir : le traité du 15 novembre 1831, signé à Londres, entre la France, l'Autriche, la Grande-Bretagne, la Prusse et la Russie ; et les traités signés le 19 avril 1839, entre les mêmes Puissances et la Belgique, et le même jour, entre la Belgique et les Pays-Bas.

Le traité du 17 août 1818, entre l'Autriche et la Russie, articles 2 et 3, a prononcé la liberté de navigation des rivières de l'ancienne Pologne, la Duna, le Dnieper, le Dniester, le Pruth, et de tous les fleuves et cours d'eau qui traversent l'ancien royaume de Pologne, dans ses limites avant 1772, et qui se jettent dans la mer, telle que la Vistule par exemple, soit en empruntant des canaux, soit après s'être joints à d'autre fleuves.

La convention de limites, signée le 14 mai 1826, entre la Russie et la Suède, a stipulé, art. 9, la libre navigation du *Jacobs-Elf* et du *Paswig* ou *Pasrek*, qui se rend dans la mer Glaciale.

En 1834, le 4 décembre, une convention, entre l'Autriche et la Sardaigne, a réglé la navigation sur le Pô, le Tessin et le Lac majeur.

En 1835, le 31 août, l'Espagne et le Portugal ont signé une convention pour régler la navigation de Douro.

Tous ces traités, d'autres encore que nous allons indiquer, enfin diverses conventions qui sont relatives à des cours d'eau moins importants que ceux dont il a été et dont il sera encore question, sont autant de preuves que les grands principes de la libre navigation des fleuves, posés par le congrès de Vienne, ont reçu leur application en Europe.

Les États riverains du Weser, de l'Elbe et du Rhin ont réglé la navigation de ces fleuves, par des actes qui ont été signés, savoir : pour le Weser, le 10 septembre 1823 et le 21 décembre 1825 ; — pour l'Elbe, le 23 juin 1829, les 13 mars et 30 août 1843 ; ce dernier traité a été suivi, le 13 août 1844, d'un acte additionel ; — pour le Rhin, le 31 mars 1841 ; ce traité déclare la navigation du fleuve libre depuis le point où il est navigable jusque dans la mer, en y comprenant les deux principales embouchures, dans les limites du royaume des Pays-Bas, le Leck et le Waal, comme prolongation du Rhin, en passant par Rotterdam et Briel, par Dortrecht et Helvoetsluys, avec le droit de faire usage du canal de *Voone* pour communiquer avec Helvoetsluys.

Le 21 septembre 1840, des articles supplémentaires ont été arrêtés par la commission centrale instituée par les États riverains et siégeant à Mayence.

Le 20 avril 1844, la France et le Grand-Duché de Bade ont signé un traité spécial concernant la franchise des droits du Rhin.

Le 30 avril 1844, un article supplémentaire au traité du 31 mars 1831, a été signé entre la France et les autres États riverains, portant réglement en ce qui concerne la navigation des bateaux à vapeur.

La navigation du Danube a été réglée par le traité qui a été conclu le 25 juillet 1840, entre l'Autriche et la Russie.

L'application des principes généraux sur la liberté de la navigation fluviale dans le vaste continent américain, n'est pas encore complète.

Le gouvernement de la Bolivia a pris, le 27 juin 1853, une décision qui ouvre à toutes les nations la libre navigation des rivières de la république ayant leurs embouchures dans les fleuves de la Plata et des Amazones.

Nous parlerons au Livre II, chap. XXVIII des difficultés auxquelles a donné lieu la navigation du Mississipi et du St.-Laurent.

Un traité de 1854, pour régler la question des pêcheries, ouvre le St.-Laurent et les canaux du Canada aux bâtiments de l'Union.

N'est-il pas superflu d'ajouter que sur les canaux les bâtiments étrangers qui veulent employer cette voie de communication, doivent comme les bâtiments nationaux acquitter les péages fixés par les tarifs spéciaux ?

Les traités avec le Danemarck renferment ordinairement une clause rélative aux péages du Canal de Holstein.

En temps de guerre, les fleuves à leur embouchure sont soumis aux lois et aux principes qui concernent la mer territoriale : une ordonnance de Louis XIV, du mois de juillet 1691, déclarait que les corsaires ennemis qui ayant pénétré dans les rivières du Royaume, y seraient pris, seraient envoyés aux galères, *qu'ils eûssent ou non des commissions régulières.*

§ 58.

De la piraterie. [1])

La piraterie étant un état permanent de guerre contre la société de la part des hommes qui s'y livrent, nous remettrons à en parler au titre III, § 35, en disant quelles sont les circonstances maritimes qui y sont assimilées, les peines qui sont prononcées contre les pirates, le sort réservé *aux prises* que les pirates sont

[1]) *Voir* Titre III, § 35.

forcés quelquefois, pendant la tempête, de conduire dans les ports ; enfin, ce que les traités ont stipulé en ce qui concerne la piraterie.

Au chap. XXXIII du Livre II nous parlerons de l'abolition de la course par les Barbaresques : ce fut en 1830 que la France, après avoir accompli la conquête de l'Algérie, parvint, au moyen des traités qu'elle a signés avec les Beys de Tunis et de Tripoli, à donner à la navigation de la Méditerranée la sécurité que lui enlevait la *piraterie,* devenue légale en quelque sorte, des corsaires des *États barbaresques.* (*Voir* Livre II, chap. XXXIII.)

§ 59.

De la baratterie. [1])

On nomme délit ou crime de baratterie, le naufrage ou l'échouement d'un navire occasionné par la connivence du capitaine et de son équipage, dans la vue de tromper les assureurs ou les armateurs et expéditeurs.

Le jet à la mer, ou la *détruition* sans nécessité de tout ou partie du chargement ; la fausse route volontaire et dans l'intention de commettre ou de couvrir une fraude au préjudice des propriétaires, assureurs et autres intéressés, *sont également réputés baratterie.*

Les lois pour la répression de la baratterie sont sévères : la sûreté du commerce maritime l'exige.

La loi française du 10 avril 1825 sur la baratterie (et la piraterie), nous paraît être le document le plus complet dans l'espèce ; pour cette raison, nous croyons devoir en citer quelques articles.

Titre II. Art. 11. Tout capitaine, maître, patron ou pilote (§ 10), chargé de la conduite d'un navire ou autre bâtiment de commerce, qui volontairement et dans une intention frauduleuse, le fera périr par des moyens quelconques, sera puni de la peine de mort.

Art. 12. Tout capitaine, maître ou patron, chargé de la conduite d'un navire ou autre bâtiment de commerce, qui, par fraude, détournera à son profit ce navire ou bâtiment, sera puni des travaux forcés à perpétuité.

Art. 13. Tout capitaine, maître ou patron, qui, volontairement et dans l'intention de commettre ou de couvrir une fraude au préjudice des propriétaires, armateurs, chargeurs, facteurs, assureurs et autres intéressés, jettera à la mer ou détruira sans nécessité tout ou partie du chargement, des vivres ou des effets de

[1]) *Voir* Titre III, § 35.

bord ; ou fera fausse route ; ou donnera lieu, soit à la confiscation du bâtiment, soit à tout ou partie de la cargaison, sera puni des travaux forcés à temps.

Art. 14. Tout capitaine, maître ou patron qui, avec une intention frauduleuse, se rendra coupable d'un ou de plusieurs des faits énoncés en l'article 236 du Code de commerce .... (Art. 236. « *Le capitaine qui aura, sans nécessité, pris de l'argent sur le corps, avitaillement ou équipement du navire, engagé ou vendu des marchandises ou des victuailles, ou qui aura employé dans ses comptes des avaries et des dépenses supposées, sera responsable envers l'armement, et personnellement tenu au remboursement de l'argent, ou au paiement des objets, sans préjudice de la poursuite criminelle s'il y a lieu* ») ..... ou vendra, hors le cas prévu par l'art. 237 du même code, le navire à lui confié .... (Art. 237. « *Hors le cas d'innavigabilité légalement constaté, le capitaine ne peut, à peine de nullité de la vente, vendre le navire sans un pouvoir spécial des propriétaires* ») ; ..... ou fera des déchargements en contravention à l'article 234 ; sera puni de la réclusion.

Art. 15. L'article 386, § 4 du Code pénal est applicable aux *vols* commis à bord de tout navire ou bâtiment de mer par les capitaines, patrons, subrécargues, gens de l'équipage et passagers.

L'article 387 du même code est applicable aux altérations de vivres et marchandises, commises à bord, par les mêmes personnes.

(Ces deux articles 386 et 387 du Code pénal français prononcent la peine de la *réclusion*.)

§ 60.

Des vaisseaux de guerre.

Les vaisseaux de la marine militaire de toutes les nations peuvent entrer dans tous les ports des Puissances amies, alliées ou neutres, tant pour y remplir une mission pacifique au nom de leur gouvernement, que pour y donner protection et asile, dans certaines circonstances politiques, à leurs nationaux établis dans le pays. Ils peuvent également y entrer soit en relâche forcée, soit pour y prendre des vivres frais ou déposer des malades.

A moins de conventions particulières, résultant de traités publics, ou d'une autorisation spéciale, récente, les vaisseaux de guerre de la même nation ne peuvent entrer dans un port étranger qu'en nombre limité.

Les traités de 1748 entre le Danemarck et les Deux-Siciles,

et de 1789, entre le Danemarck et la république de Gènes, fixent le nombre des bâtiments de guerre de chacune des deux nations qui pourront en même temps séjourner dans l'un des ports de l'autre nation, *à trois*; — le traité de 1801, entre la Russie et la Suède, le porte *à quatre*; — le traité de 1787, entre la Russie et les Deux-Siciles le fixe *à quatre* dans les ports fortifiés, et *à trois* dans les ports non-fortifiés.

Les traités de 1715, entre l'Espagne et le Portugal, et de 1798, entre le Portugal et la Russie, en fixent le nombre *à six* dans les *grands ports*, et *à trois* dans les *petits*.

Le traité de 1701, entre le Danemarck et les Provinces-Unies des Pays-Bas, a adopté le chiffre *six*.

Enfin, le traité que les États-Généraux des Provinces-Unies des Pays-Bas ont signé, en 1667, avec l'Angleterre, a porté *à huit* le nombre des vaisseaux de guerre de la même nation admis, en *même temps*, dans l'un des ports de chacune des deux hautes parties contractantes. [1])

Un seul traité n'a pas limité le nombre des vaisseaux de guerre de *la même nation* pouvant entrer, à la fois, dans *le même port*; c'est celui qui a été conclu, en 1810, entre la Grande-Bretagne et le Portugal. Ce traité porte, art. 8: « Qu'à l'avenir *un nombre* « *quelconque* de vaisseaux de guerre de S. M. Britannique pourra « être admis à la fois dans les ports appartenant à S. A. R. le « Prince-Régent de Portugal »; mais que ce privilège *ne pourra être accordé à aucune autre nation.*

De même que les bâtiments de la marine commerciale, les bâtiments de guerre doivent dans les ports étrangers et sur les rades où ils mouillent, se conformer aux réglements locaux en tout ce qui concerne la police maritime.

Ils ne sont pas d'ailleurs assujettis à la visite des douanes: un grand nombre de traités en font l'objet d'une stipulation spéciale.

Ils conservent à bord leurs canons, la *flamme* qui flotte au grand mât, et leur pavillon national à la poupe, l'usage du tambour, des sentinelles armées, etc. etc.

[1]) En 1846, l'escadre française d'évolutions sous le commandement de Monseigneur le Prince de Joinville, troisième fils du roi Louis-Philippe, se trouvant sur les côtes de la Sicile, et le gouvernement du Royaume des Deux-Siciles n'autorisant la présence, dans tout port du Royaume, que de *quatre* bâtiments de guerre de la même nation, en même temps, le noble et vaillant amiral (qui a soutenu si glorieusement l'honneur du pavillon français, devant Tanger et devant Mogador, dans la guerre contre le Maroc, en 1844), se vit dans l'obligation *d'éparpiller* ses bâtiments dans les ports de Syracuse, d'Augusta ou Agosta et de Messine.

A moins de motifs tout à fait exceptionnels et tenant à la localité, les bâtiments de la marine militaire entrant dans un port étranger conservent également leur poudre à bord.

Bien que l'exercice de la justice appartienne, en principe (*voir* Livre I, titre II, § 33 et Livre II, chap. XXX, § 10), et, par suite de son indépendance, au souverain possesseur de *la mer territoriale,* les commandants des forces navales des divers souverains, admis dans les ports étrangers, ne perdent pas leurs droits de justice et de pénalité sur les équipages qui sont placés sous leurs ordres ; ces droits tiennent à la nature même du commandement dont-ils sont investis et qui reste intact et dans la plénitude de sa force.

Les commandants des forces navales ont droit de surveillance sur les bâtiments marchands de leur nation mouillés sur les rades dans lesquelles eux-mêmes ont jeté l'ancre : la surveillance consulaire qui s'étend sur les bâtiments de la nation du consul, mouillés dans les rades, quand il ne s'y trouve pas, en même temps, de vaisseaux de guerre de leur pays, reste d'ailleurs intacte en ce qui concerne la police des équipages des bâtiments ancrés *dans les ports.*

Les bâtiments de guerre doivent *saluer* les forteresses étrangères, ainsi que les bâtiments de guerre des autres nations : plusieurs traités publics ont réglé le salut. (*Voir* §§ 61 et 62.)

Ils ont droit au salut de la part des bâtiments de la marine commerciale.

En temps de guerre, ils peuvent conduire les prises maritimes qu'ils ont faites dans les ports des nations neutres, amies ou alliées. (*Voir* titre III, § 26 et 27.)

Les stipulations des traités publics en ce qui concerne les naufrages et les relâches forcées leur sont applicables. (*Voir* §§ 42 et 43.)

Les commandants des vaisseaux de guerre peuvent entrer dans les ports étrangers pour y faire réparer les avaries que la tempête, le combat ou l'abordage ont pû occasionner.

Un vaisseau de guerre en pleine mer emporte avec lui sur l'Océan une souveraineté ambulatoire incontestable ; dans cette situation il a même une sorte de territoire autour de lui, une atmosphère propre qui a pour mesure la portée de ses canons, et si un navire se réfugie dans ce rayon il sera à l'abri des poursuites de l'agresseur comme s'il était dans une rade ou dans un port neutre. (*Voir* chap. XII, § 11.)

Les bâtiments de guerre ne peuvent franchir les détroits des Dardanelles et du Bosphore, ou Canal de Constantinople ; le traité

signé à Londres, le 13 juillet 1841, entre la Porte Ottomane et les cinq grandes Puissances alliées (la France, la Grande-Bretagne, la Russie, l'Autriche et la Prusse), le leur interdit. Par ce traité, en effet, les cinq grandes Puissances alliées se sont engagées à respecter le principe établi à cet égard, comme ancienne règle de l'Empire Ottoman. Le Sultan s'est réservé d'ailleurs « de dé-« livrer des *Firmans* de passage aux bâtiments légers, sous pa-« villon de guerre, employés, comme il est d'usage, au service des « légations des Puissances amies. »

§ 61.

Du cérémonial maritime.

Le cérémonial maritime comprend les saluts que les bâtiments de guerre doivent faire aux forteresses étrangères en passant devant elles, en entrant dans les ports ou en les quittant; les contre-saluts qui doivent être rendus; les saluts en mer et dans les rades entre les bâtiments de guerre des diverses nations; les saluts qui sont dûs aux bâtiments de guerre par la marine commerciale; les saluts qui doivent être faits aux Princes de famille souveraine, aux ambassadeurs, ministres plénipotentiaires, consuls généraux et consuls; le pavois des bâtiments, etc.

Le cérémonial maritime prescrit aux commandants des navires de guerre mouillés dans les rades et ports étrangers, de prendre part aux fêtes nationales en s'associant aux démonstrations publiques, soit de réjouissances, soit de deuil, faites par l'État dans les eaux duquel ils se trouvent, et à celles que les navires de guerre d'une tierce Puissance font dans certaines solennités particulières à leur nation.

En nous autorisant d'un ouvrage qui peut servir de guide certain sur cette matière, publié par M. Ortolan [1]), nous sommes entré dans quelques développements sur le cérémonial maritime, dans le *Dictionnaire du Diplomate et du Consul*, qui a paru en 1846. Nous serons dans le cas de réproduire ces développements dans les deux paragraphes suivants sur les saluts et le pavois.

[1]) Lieutenant de vaisseau de la marine française, en 1844.

§ 62.

Du salut de mer.

On nomme *salut de mer* les honneurs rendus par les vaisseaux naviguant ou stationnaires, à des personnages d'un certain rang, ou à des ports, châteaux forts et forteresses.

Les rois d'Angleterre ont longtemps eu la prétention à la souveraineté des *mers Britanniques,* exigeant le salut des bâtiments étrangers *dans les quatre mers.* (*Voir* titre I, § 2 et Livre II, chap. XXIX.)

Louis XIV publia, le 15 avril 1689, une ordonnance qui défendait aux officiers de sa marine de saluer les vaisseaux des autres Princes portant pavillon d'un *rang égal de commandement,* et leur enjoignant d'exiger le salut des vaisseaux étrangers en pareil cas, « en quelques mers et côtes que se fasse la rencontre. »

Louis XIV voulait d'ailleurs que ses vaisseaux, portant pavillon d'amiral, de vice-amiral, et de contre-amiral, cornettes et flammes, saluâssent les premiers les places maritimes et principales forteresses des rois ; que les places de Corfou, Zante et Céphalonie, appartenant à la république de Venise, et celles de Nice et de Villefranche, appartenant au Duc de Savoie, fussent saluées les premières par les bâtiments portant pavillon de vice-amiral ; mais il exigeait que les autres places et principales forteresses de tous les autres Princes et républiques saluâssent les premières *l'amiral* et *le vice-amiral.*

Dans le premier cas, le salut devait être rendu coup pour coup *à l'amiral* et *au vice-amiral,* et aux autres par un moindre nombre de coups suivant la marque du commandement ; — dans le sesond cas, le contre-salut du vice-amiral était donné coup pour coup. Quant aux pavillons inférieurs, ils devaient saluer les premiers les places et principales forteresses.

L'ordonnance de 1689 est de 16 articles : les détails en sont fort minutieux. [1])

Dans le 17e siècle, le salut de mer a donné lieu à des différends continuels entre les nations maritimes. Il fallut plusieurs traités pour concilier, sur l'article du salut, les Anglais et les Hollandais.

Après de nombreuses difficultés, les Espagnols et les Anglais convinrent, pour éviter de nouvelles contestations, de ne se point

[1]) Déjà, en 1667, la flotte française avait exigé que la forteresse de Livourne fît le premier salut ; le Grand-Duc de Toscane protesta contre cette prétention.

servir de pavillon, respectivement, sur les côtes des uns et des autres.

Philippe II, roi d'Espagne, avait défendu, par une ordonnance de 1563, qu'on saluât les villes et les forteresses des autres souverains ou qu'on baissât le pavillon sur lequel étaient placées les armes d'Espagne.

L'Électeur de Brandenbourg prétendait que les vaisseaux suédois baissâssent leur pavillon en entrant dans le port de Pillau.

Dans le cours du 18e siècle, les gouvernements se montrèrent plus sages sur ce point; le salut en amenant ou en pliant le pavillon fut abandonné par les navires de guerre: on se borna au salut du canon. De nombreux traités ont réglé le cérémonial à observer en pareille circonstance; enfin, les réglements particuliers ont tracé aux commandants des forces navales des divers pays, la ligne sur laquelle ils doivent se tenir.

Depuis longtemps la question du salut entre navires de diverses nations est dégagée de toute idée de domination ou de suprématie d'un état sur un autre état ; mais le cérémonial maritime international, dans ses formes et dans ses applications diverses, sans en exagérer l'importance, n'en demeure pas moins un objet digne d'attention.

Ce cérémonial est utile, à ne le considérer même que comme il doit l'être aujourd'hui (c'est-à-dire comme étant institué pour rendre hommage à l'indépendance des nations), pour établir entre elles un échange public d'actes de courtoisie ou de témoignage d'intérêt; enfin, pour donner aux officiers qui représentent ces nations, des marques de distinction et d'honneur justement dûs suivant leur grade.

En 1721, la Russie et la Suède convinrent, par l'article 19 du traité signé le 30 août, qu'il y aurait réciprocité dans la *salve du canon* que les bâtiments auraient à faire en passant devant les forteresses russes et suédoises.

Par le traité qui fut conclu le 11 janvier 1787, entre la France et la Russie, les deux hautes parties contractantes décidèrent que pour éviter toutes les difficultés auxquelles les pavillons et les différents grades des officiers donnent lieu, les saluts n'auraient plus lieu ni en mer ni à l'entrée des ports, entre les vaisseaux des deux nations.

Le traité signé la même année, le 17 janvier, entre les Deux-Siciles et la Russie, porte (art. 10) : « Quant au cérémonial du salut sur mer, les hautes parties contractantes sont convenues de le régler selon les principes d'une parfaite égalité entre les

couronnes. Ainsi, lorsque les vaisseaux de guerre de l'une des Puissances se rencontreront en mer avec les vaisseaux de l'autre, on se réglera pour le salut d'après le grade des officiers commandant ces vaisseaux ; de façon que ceux d'un rang égal ne seront point obligés de se saluer du tout, tandis que les vaisseaux commandés par des officiers d'un rang supérieur recevront, chaque fois, le salut des inférieurs, en le rendant *coup pour coup*. A l'entrée dans un port où il y aura garnison, les vaisseaux des hautes parties contractantes seront également tenus au salut d'usage, et il y sera répondu coup pour coup, *excepté, toutefois, la résidence des souverains respectifs, où, selon ce qui est reçu généralement, ce salut ne sera point rendu de part et d'autre.* »

Le traité du 11 novembre 1730, entre la Russie et le Danemarck, conclu *pour un temps illimité*, portait que dans la mer du Nord et dans la mer Blanche, les vaisseaux danois salueraient les premiers ; que ce seraient les russes, dans le Catégat et sur les côtes de Norvège.

Le traité de 1809, entre la Russie et la Suède, statue l'égalité entre les couronnes ; qu'en mer, le salut suivra le rang des officiers commandants, de sorte que celui d'un rang supérieur recevra le premier salut qui sera rendu coup pour coup ; mais que devant les châteaux, les forteresses et à l'entrée des ports, le vaisseau arrivant ou partant saluera le premier, le contre-salut devant être rendu coup pour coup.

Le traité de 1798, entre le Portugal et la Russie, porte, comme celui qui précède, que le salut suivra le rang des officiers commandants et qu'il sera rendu coup pour coup.

En 1827, la Grande-Bretagne et le Brésil stipulèrent que le salut serait « conforme aux règles observées entre les Puissances « maritimes. »

En 1829, le Danemarck et la Russie ont modifié comme il suit, par le traité signé le 25 janvier à Copenhague, le traité du 11 novembre 1730.

Art. 1. « Le salut à donner par les vaisseaux de guerre ..... est réciproquement *aboli* : aucun navire de guerre qu'il soit en marche ou à l'ancre, ne sera plus tenu de saluer ceux de l'autre Puissance, à moins que ce ne soit par égard pour un pavillon amiral, de la part d'un officier d'un rang inférieur ..... »

Art. 2. « ..... Les vaisseaux de guerre continueront de saluer les forts ou batteries ; ..... le salut sera rendu coup pour coup. »

Art. 3. « Pour les cas prévus à l'article premier du présent arrangement, l'art. XI du traité de 1730 est modifié de telle ma-

nière que les amiraux ne seront tenus que de rendre *deux coups de moins*, et le grand-amiral *quatre coups de moins*, pour le salut qu'ils auront reçu d'un officier d'un grade inférieur. »

Ce salut fait *par un navire à un autre navire* devient en quelque sorte personnel (c'est-à-dire qu'il est fait, par un officier à un autre officier d'un grade supérieur); il présente, dans le contre-salut particulièrement, un inconvénient réel. Il faut éviter (au sujet de pareilles distinctions, dit M. Ortolan), que la difficulté d'apprécier si le salut a été fait de nation à nation, ou seulement d'officier à officier, ne fasse revivre des contestations qui appartiennent à une autre époque, et que l'esprit du droit international actuel est d'effacer entièrement. (*Voir* Livre II, chap. XXIX.)

En pleine mer, ou dans la mer territoriale d'une tierce Puissance, il n'y a aucune obligation générale pour les bâtiments qui se rencontrent, de se saluer. D'ailleurs, ajoute M. Ortolan (sur l'expérience pratique duquel, en pareille matière, nous nous appuyons volontiers en traçant ces lignes); il est reçu qu'un navire de guerre portant pavillan d'amiral soit salué le premier par tout bâtiment dont le commandant est d'un grade inférieur; qu'un bâtiment naviguant seul salue le premier une escadre qu'il rencontre.

Le salut du canon fait aux forteresses et aux places maritimes par les navires de guerre qui sont mouillés, ou qui passent auprès, ou qui lèvent l'ancre pour quitter le port, doit toujours être rendu coup pour coup, parcequ'il est à proprement parler le salut *d'une nation à une autre*, et que toutes deux étant *également souveraines*, ont les mêmes droits. On comprend aisément pourquoi dans ce cas les bâtiments arrivant ou partant doivent saluer les premiers. Ce salut est de rigueur: toutefois, un État ne doit considérer son omission que comme un manquement aux convenances et non pas comme une offense envers lui, à moins que quelque circonstance particulière ne donne à cette omission le caractère évidemment injurieux.

Les forteresses saluent les premières un bâtiment portant *un souverain*, un prince ou une princesse de sang royal, ou *un ambassadeur*.

Le salut fait *à un souverain* est un salut extraordinaire auquel il n'est pas répondu par un contre-salut.

Mais après le salut fait par une forteresse à l'occasion du personnage de haute distinction que porte le bâtiment de guerre entrant, et auquel celui-ci ne répond pas *quand le salut a été fait à un souverain*; le bâtiment salue la place *qui lui rend son salut*.

En outre, le bâtiment qui a porté un souverain, un prince ou une princesse de sang royal, *un ambassadeur*, etc., salue du nombre de coups de canon fixés par les réglements de son pays, le débarquement du souverain, prince, ambassadeur, etc. etc.

Les réglements des divers pays varient sur le nombre de coups du salut à donner aux ambassadeurs, ministres et consuls, et sur les honneurs qui doivent leur être rendus soit à l'époque de leur embarquement pour se rendre à leur destination, soit à leur débarquement sur le territoire du pays où ils doivent résider officiellement; soit, enfin, dans les visites officielles qu'ils font aux commandants des forces navales de leur souverain.

Pour donner un aperçu de ces honneurs, nous citerons les réglements français.

Un *ambassadeur* est salué de quinze coups de canon : il est reçu au haut de l'escalier par le commandant en chef; la garde porte les armes et le tambour *bat au champ*.

Un *ministre* est salué de onze coups de canon; il est reçu au haut de l'escalier par le commandant en chef; la garde porte les armes et la tambour *rappelle*.

Les *chargés d'affaires* sont salués de neuf coups de canon; ils sont reçus au haut de l'escalier par le capitaine du bâtiment; la garde porte les armes et le tambour fait un rappel de *trois coups* de baguette.

Le *consul général français*, lequel a rang de *contre-amiral*, est salué de neuf coups de canon; il est reçu au haut de l'escalier par le capitaine du bâtiment; la garde ayant l'arme au pied et le tambour se tenant prêt à battre.

Le *consul de première classe* (rang de capitaine de vaisseau) est salué de sept coups de canon; il est reçu sur le gaillard d'arrière par le capitaine du bâtiment, la garde formant la haie, sans armes.

Le *consul de seconde classe* (rang de capitaine de frégate) est salué de cinq coups de canon; il est reçu sur le gaillard d'arrière par l'officier en second; la garde ne s'assemble pas.

Ces honneurs sont également rendus aux consuls lorsqu'ils s'embarquent *pour retourner en France*; ils ne leur sont rendus, rigoureusement, à leur débarquement sur le territoire étranger où ils vont exercer leurs fonctions, que s'il ne se trouve pas, sur les lieux, un agent diplomatique d'un rang supérieur.

Il n'est dû aucuns honneurs militaires aux autres employés diplomatiques.

Les consuls généraux et les consuls font la première visite aux

commandants en chef de station, escadres ou divisions, pourvus de commissions ; mais la première visite est faite aux consuls généraux et consuls par tout officier commandant un bâtiment isolé ou détaché : si le commandant est capitaine de vaisseau, les officiers du consulat vont le recevoir au débarcadère.

La visite officielle n'a lieu, de part et d'autre, qu'à la première arrivée des bâtiments de l'état dans la rade ou dans le port de la résidence consulaire ; elle doit être rendue dans les vingt-quatre heures, lorsque le mauvais temps ne vient pas y mettre obstacle.

Les navires marchands doivent le salut aux bâtiments de guerre ; ils saluent par le canon, en nombre impair ; par trois salves de mousqueterie ; par les voiles, en calant les huniers ; par le pavillon en l'embrassant ou en le baissant ; ou, enfin, par la voix, selon l'état d'armement desdits navires marchands, ou l'état de la mer. Le salut par le pavillon et les voiles, comme étant le plus commode, est le plus en usage.

Le salut par le pavillon (en l'amenant et le hissant trois fois), est rendu de la même manière, et n'est fait, *ordinairement*, qu'aux seuls bâtiments de guerre de la nation à laquelle appartient le bâtiment marchand ; il est donc étranger aux relations internationales ; quoiqu'il en soit, c'est là, dit M. Ortolan, une pratique fâcheuse : les couleurs nationales sont un emblême sacré ; on ne saurait l'entourer de trop de vénération ; le pavillon national ne devrait jamais être abaissé en signe de soumission ou comme marque de politesse. Le salut en amenant les voiles hautes est plus convenable. Les bâtiments marchands peuvent aussi saluer en larguant la bouline, *lorsqu'ils sont sous l'allure de plus près.*

Nous avons dit au § 55, le salut auquel sont tenus les bâtiments de la marine commerciale au passage du Sund.

§ 63.

Du pavois des bâtiments.

Pavoiser un bâtiment, c'est le garnir de pavillons.

Les bâtiments français (que nous choisirons encore, afin de faire connaître la pratique dans le pavois), n'arborent à la tête de mât, en pareille circonstance, que des pavillons français ou des pavillons de signaux.

Les postes d'honneur pour les pavillons étrangers sont :

1° à la grande vergue à tribord ;

2° à la grande vergue à babord ;

3° à la vergue de misaine à tribord ;
4° à la vergue de misaine à babord ;
5° à la vergue barrée à tribord ;
6° à la vergue barrée à babord.

S'il y avait un plus grand nombre de pavillons étrangers à arborer, ils pourraient être placées sur les vergues de hune, en observant l'ordre prescrit pour les basses vergues.

Il est défendu de placer aucun pavillon de nation sous le beaupré.

En pays étranger il convient d'arborer au premier poste d'honneur (la grande vergue de tribord), le pavillon de la nation chez laquelle le bâtiment se trouve ; en suite les pavillons de guerre étrangers qui sont au même mouillage, *selon le grade de l'officier commandant étranger*, et *à grade égal* selon la date d'arrivée dans le port des divers commandants étrangers.

La disposition des pavillons dans les pavois, ayant souvent donné lieu à des démêlés fâcheux entre les officiers des bâtiments, de deux ou plusieurs nations, mouillés sur la même rade, il serait à désirer qu'on n'employât dans les pavois que le pavillon national et les pavillons de signaux ; mais comme dans la série des pavillons de signaux, il en est plusieurs qui sont entièrement semblables à des pavillons de nation, les commandants de bâtiments de guerre (de même que les capitaines de la marine commerciale, quand ils sont dans le cas de pavoiser leur navire), doivent avoir la plus grande attention à les placer convenablement, et comme il a été indiqué plus haut, s'ils ne peuvent tout à fait les supprimer dans la distribution des pavois.

Le cérémonial maritime prescrit aux commandants des navires de guerre mouillés dans les rades et ports étrangers, de prendre part aux fêtes nationales du pays en s'associant, par les pavois, et quelquefois par des salves d'artillerie, aux démonstrations publiques faites par l'état dans les eaux duquel ils se trouvent, et même à celles que les navires d'une tierce Puissance, amie ou alliée, font dans certaines solennités particulières à leur nation.

La conduite à tenir en pareille circonstance doit être réglée de manière à prévenir tout ce qui pourrait blesser l'amour propre des gouvernements étrangers, et à respecter en tout les convenances et les coutumes, dont l'observation est d'une haute gravité lorsqu'il s'agit des rapports de peuple à peuple.

Lorsqu'il convient de prendre part à une manifestation de deuil public, on laisse le pavillon battre en berne, c'est-à-dire qu'il n'est hissé que jusqu'à la moitié ou aux deux tiers de sa hampe.

Est-il besoin d'ajouter, dirons nous avec M. Ortolan, qu'il est des cas où les bâtiments de guerre doivent s'abstenir rigoureusement de prendre part aux fêtes nationales de l'État dans les eaux duquel ils se trouvent, de même qu'à celles des navires étrangers qui sont dans le même lieu ?

Si ces solennités, dans leur principe, dans leur forme, dans leur but, renferment quelque chose de douloureux ou de blessant pour le pays auquel le bâtiment appartient, pour ses institutions, pour ses croyances ; ou quelque chose d'inconciliable avec l'impartialité qui est due à toute Puissance amie, les commandants doivent rester spectateurs silencieux de pareilles solennités, ou même s'en éloigner, selon le cas : si les réjouissances publiques sont ordonnées à l'occasion d'une victoire remportée sur une nation en paix avec la leur, les commandants de forces navales ne sauraient en effet s'associer à ces réjouissances ; à plus forte raison (et bien qu'il soit superflu de le dire), si elles ont lieu par suite d'une victoire remportée sur les armées de leur pays, ou même d'un allié de leur pays.

Le bon sens, le point d'honneur militaire, le sentiment de la dignité nationale feront toujours discerner, aux commandants des forces navales mouillées sur une rade étrangère, les cas où ils doivent prendre part aux réjouissances et solennités maritimes, et ceux à l'occasion desquels ils doivent s'abstenir, ou même s'éloigner.

Le tact, le sentiment des convenances que possèdent, en général, à un haut degré les officiers de marine que leur noble carrière met en contact avec les nations diverses du globe ; le respect pour leur pavillon ; enfin, l'amour de la patrie régleront leur conduite.

§ 64.

De la traite des noirs. [1])

Le principe de la suppression ou *abolition de la traite des noirs* a été adopté par la généralité des Puissances et États divers, au moyen de lois spéciales et par des traités publics.

Ce fut le Danemarck qui, dès l'année 1792, prit l'initiative et donna l'exemple.

La traite a été déclarée acte de piraterie par divers gouver-

[1]) *Voir* au chap. II, § 3 du second livre, — *des colonies,* — les détails relatifs au trafic des nègres par les Portugais, les Espagnols et les Anglais ; et au chap. XXXI les faits et les circonstances diverses qui concernent l'abolition *de la traite.*

nements sans y être assimilée, toutefois, d'une manière stricte, absolue et complète. (*Voir* titre III, § 35.)

La surveillance que devait exercer les *croisières* établies sur la côte d'Afrique par les divers gouvernements abolitionistes, pour s'opposer à la traite des noirs, entrainait la nécessité de la visite des bâtiments de la marine commerciale par les bâtiments armés, dans une certaine zône limitée par les traités; c'est du moins ce qu'ont pensé un certain nombre de Puissances.

Mais cette visite des bâtiments de commerce, *au sein de la paix*, par des bâtiments de guerre étrangers, était une innovation fâcheuse, un principe nouveau déplorable, introduit dans le droit maritime des nations, et dont l'application devait, après un certain temps d'épreuve, faire reconnaître les inconvénients.

Ce principe souleva bientôt, en effet, des différends entre la Grande-Bretagne et les États-Unis, et des difficultés de la part de la France et du Brésil. (*Voir* Livre II, chap. XXXI.)

L'introduction du principe de la visite en temps de paix est un fait que l'on doit vivement regretter d'avoir vu se produire.

La visite des bâtiments de commerce en temps de guerre par les vaisseaux armés des Puissances belligérantes peut se comprendre et être admise comme une nécessité à laquelle les neutres doivent se soumettre (*voir* titre III, § 15); la visite en *temps de paix*, en vue d'un résultat tout de philantropie et de civilisation (que devaient atteindre avec le temps, peut être en peu de temps, les lois promulguées par les divers gouvernements et la surveillance que la marine militaire de chaque État, seule et sans le concours des bâtiments de guerre des autres pays, aurait exercée sur les bâtiments de commerce de sa nation); cette visite en temps de paix, disons-nous, est un mal, un déplorable *précédent* qui est apparu dans le droit maritime des nations, et dont la raison et le principe d'indépendance et de dignité des nations, nous l'espérons, feront justice en le répudiant.

Un grand nombre de traités pour l'abolition de la traite des noirs, ont été conclus, depuis l'année 1814, entre les grands États maritimes; les États maritimes moins importants y ont adhéré.

Les traités dont les clauses interessent au plus haut degré le droit maritime des nations, sont ceux que la Grande-Bretagne (devenue depuis 1814 la protectrice déclarée de la cause des noirs), a conclus les 23 septembre 1817 et 28 juin 1835 avec l'Espagne; le 4 mai 1818, avec les Pays-Bas; le 6 novembre 1824, avec la Suède; les 30 novembre 1831, 22 mars 1833 et 20 mai 1845, avec la France; le 20 décembre 1841, avec l'Autriche, la Prusse

et la Russie; le 3 juillet 1842, avec le Portugal, et le 9 août de la même année, avec les États-Unis de l'Amérique septentrionale.

Plusieurs de ces traités établissent des *cours mixtes* (c'est-à-dire des tribunaux composés par moitié de magistrats désignés par les deux Puissances contractantes), afin de juger les bâtiments arrêtés pour fait de traite ; et ces mêmes traités ne se bornant pas à consacrer le déplorable droit de visite des navires marchant isolément, autorisent également la visite des bâtiments *voyageant sous convoi !* [1])

La France qui par ses traités de 1831 et de 1833 avait consenti à la visite réciproque, qu'elle a refusée définitivement d'ailleurs par son traité de 1845 (ainsi que l'ont fait également les États-Unis par leur traité du 9 août 1842 avec la Grande-Bretagne); la France n'avait point accordé la visite des bâtiments voyageant sous convoi, et n'a jamais consenti à soumettre des bâtiments de commerce arrêtés, pour fait de traite, par la croisière anglaise, à une autre juridiction qu'à celle de ses propres tribunaux.

En ce qui concerne les bâtiments voyageant sous convoi, l'article III du traité du 22 mars 1833, porte:

« Il demeure expressément entendu que si le commandant d'un croiseur d'une des deux nations a lieu de croire qu'un navire marchand, naviguant sous convoi ou en compagnie d'un bâtiment de guerre de l'autre nation, s'est livré à la traite ou a été armé pour ce trafic, il devra communiquer ses soupçons au commandant du convoi ou du bâtiment de guerre, lequel procédera *seul* à la visite du navire suspect; et dans le cas où celui-ci reconnaîtrait que les soupçons sont fondés, il fera conduire le navire, ainsi que le capitaine et l'équipage, la cargaison et les esclaves qui pourront se trouver à bord, *dans un port de sa nation,* à l'effet d'être procédé à leur égard, conformément aux lois respectives. »

Le traité du 13 juillet 1841, entre la Grande-Bretagne, l'Autriche, la Russie et la Prusse, renferme les mêmes dispositions, en ce qui concerne le convoi et les tribunaux.

Le traité du 3 juillet 1842, entre la Grande-Bretagne et le Portugal, a consacré le même principe, quant aux bâtiments voyageant sous convoi ; mais il adopte l'établissement des tribunaux mixtes.

[1]) Ainsi, l'Angleterre qui s'est opposée si fréquemment au privilège des convois en temps de guerre, a continué pour le temps de paix l'opposition qu'elle a faite à ce principe de dignité et d'indépendance des nations, et a réussi, auprès de quelques États, à faire prévaloir ses doctrines ! ! ..... (*Voir* titre III, § 19 et Livre II, chap. XXV.)

La visite des bâtiments de guerre par les *croiseurs* de la côte d'Afrique a d'ailleurs été interdite d'une manière positive par ces divers traités : quel commandant n'eût pas, en effet, préféré renoncer à son épaulette, plutôt que d'avoir à se soumettre à cette odieuse investigation !

La visite des bâtiments de commerce des nations qui ont consenti à ratifier les traités où se trouvent déposé ce déplorable principe de droit maritime, applicable au temps de paix, ne peut être exercée que par un officier du rang de capitaine ou de lieutenant de vaisseau.

Elle ne peut avoir lieu, selon l'article II du traité du 20 décembre 1841 (qui a reçu, le 19 février 1842, la ratification de la Grande-Bretagne, de l'Autriche, de la Prusse et de la Russie, mais que la France n'a pas voulu ratifier), que dans les limites qui y sont indiquées :

« Art. 11. Pour remplir d'une manière plus complète le but du présent traité, les hautes parties contractantes conviennent, d'un commun accord, que ceux de leurs vaisseaux de guerre qui auront des ordres et des mandats spéciaux, ... pourront visiter tout navire marchand appartenant à l'une ou à l'autre des parties contractantes, qui serait sur des motifs raisonnables soupçonnés de faire la traite ou d'avoir armé à cet effet ..... »

« Le droit de visite réciproque ne pourra pas être exercé dans la Méditerranée. En outre, l'espace dans lequel l'exercice de ce droit se trouvera restreint, sera limité, au Nord, par le 32e degré de latitude nord ; à l'Ouest, *par la côte orientale* d'Amérique, en partant du point où le 32e degré de latitude nord atteint cette côte, jusqu'au 45e degré de latitude sud ; au Sud, par le 45e degré de latitude sud, à partir du point où ce degré atteint la côte orientale de l'Amérique jusqu'au 80e degré de longitude *Est* du méridien de *Greenwich*, et, à l'Est, par le même degré de longitude, en partant du point où ce degré est coupé par le 45e degré de latitude sud jusqu'à la côte de l'Inde. [1])

L'article 9 du traité de 1841 indique quels sont les objets qui, trouvés à bord d'un bâtiment visité seront considérés comme une preuve de *prime abord*, que le navire a fait ou veut faire la traite

[1]) Il est fâcheux qu'en fixant des limites aussi étendues, les plénipotentiaires aient employé l'expression « *la côte orientale* » sans faire réserve *expresse* de l'espace de la mer dite *mer territoriale* ; il est évident que la poursuite des bâtiments soupçonnés de se livrer à la traite ne saurait, en principe, avoir lieu sans violer le droit des gens, au delà de la limite de la *mer territoriale*, sur la côte orientale de l'Amérique ; mais les plénipotentiaires auraient dû le dire positivement, et à cette occasion fixer à jamais l'étendue de la mer territoriale sur laquelle l'État riverain exerce sa souveraineté et sa juridiction.

des noirs. La série en est beaucoup trop étendue et peut devenir l'origine de nombreuses difficultés, ainsi que de vexations fréquentes pour les bâtiments de commerce qui ont à traverser la vaste *zône* dans laquelle le droit de visite est exercé, et qui d'ailleurs sont fort étrangers en général au trafic condamné par les lois et par les traités publics.

§ 65.

De l'Empire Ottoman.

Les nations musulmanes de l'Asie et de l'Afrique n'ont pas encore renoncé d'une manière absolue à tous leurs usages particuliers ; cependant, il résulte des traités publics, conclus avec les États chrétiens, que ces nations abandonnent peu à peu quelques pratiques anciennes, et adoptent diverses doctrines du droit public international des nations chrétiennes. C'est ainsi que plusieurs États mahométans ont introduit sur leur territoire l'usage des mesures sanitaires contre l'invasion de la peste ; qu'ils ont renoncé à la *course* en temps de paix et en temps de guerre (*voir* titre II, § 58 et Livre II, chap. XXXIII) ; qu'au lieu de signer des *capitulations* qui, à leurs yeux, n'étaient que des *Armistices,* des trèves, en quelque sorte, avec les nations chrétiennes, la Porte Ottomane et divers autres États musulmans signent actuellement des *traités de paix,* ainsi que des *traités de commerce et de navigation* ; que la Porte entretient, dans plusieurs capitales de l'Europe, et dans les ports principaux de commerce, des légations permanentes, et des consuls.

Aussi l'on peut dire, de l'Empire Ottoman, qu'il reconnait le droit public de l'Europe et qu'il s'est placé sous sa sauvegarde en cherchant à se l'assimiler.

Depuis la paix générale de 1814, la Porte Ottomane a signé de nombreux traités de commerce et de navigation avec les Puissances chrétiennes :

En 1823, avec la Sardaigne ;
» 1827, » la Suède, les Deux-Siciles, l'Espagne ;
» 1830, » les États-Unis d'Amérique ;
» 1833, » la Toscane ;
» 1838, » la Grande-Bretagne, la France : le traité avec cette dernière Puissance (qui est un appendice aux *capitulations* antérieures), a été suivi, en 1839, de dispositions réglementaires ;

En 1839, avec les Villes anséatiques ; et, dans la même année, avec la Sardaigne ;
» 1840, » les Pays-Bas, la Belgique, et les États allemands du *Zollverein*, ou de l'association des douanes ;
» 1841, » le Danemarck, et les Villes anséatiques ;
» 1843, » le Portugal ;
» 1846, » la Russie.

Par le traité signé à Andrinople, le 14 septembre 1829, entre la Russie et la Porte Ottomane, la navigation commerciale de toutes les nations amies de la Porte, a obtenu le libre passage du Canal de Constantinople et du détroit des Dardanelles pour se rendre dans la mer Noire, ou en revenir (§ 56).

Le traité du 31 juillet 1841, entre la Porte Ottomane, d'une part, et, d'autre part, l'Autriche, la France, la Grande-Bretagne, la Prusse et la Russie, maintient la fermeture des détroits des Dardanelles et du Bosphore aux bâtiments de guerre de toutes les nations.

§ 66.

De la Chine.

Le traité de paix signé le 29 août 1842, à Nankin, à bord du vaisseau *Cornwallis*, entre la Grande-Bretagne et la Chine (à laquelle les indigènes donnent le surnom de *Céleste Empire*), a ouvert le commerce maritime de cette vaste contrée aux étrangers. Par le traité supplémentaire conclu, le 8 octobre 1843, à *Hoo-Man-Chai*, cinq ports ont été désignés, dans lesquels la navigation étrangère peut ne présenter pour y effectuer les échanges commerciaux : ce sont les ports de *Canton*, *Foo-Cho-Foo* (ou *Fu-Chou*), *Amoy*, *Ning-Po* et *Schang-Haï*.

Depuis cette époque, la Chine a conclu des traités de commerce et de navigation, le 3 juillet 1844, avec les États-Unis de l'Amérique septentrionale, et le 24 septembre de la même année, avec la France.

Par des arrangements particuliers les traités signés par la Chine en 1843 et en 1844, ont été étendus à divers États, notamment à la Belgique, le 25 juillet 1845.

Il existe en Chine une série d'ordonnances concernant les naufragés ; voici les passages les plus importants d'un document

qui a été transmis, par ordre du gouvernement chinois, à la société des naufrages, en Angleterre.

« 1° S'il arrive qu'un navire étranger fasse naufrage, les magistrats de l'endroit devront prendre soin des hommes et leur témoigner de la compassion ; leur distribuer de l'argent des caisses publiques ; leur donner des vêtements et des vivres ; faire réparer le navire ; rechercher avec soin quelles étaient les marchandises embarquées, afin d'en dresser un état clair et détaillé, conforme au chargement primitif. Un magistrat supérieur de la localité fera lui-même une enquête et donnera les ordres nécessaires pour que l'équipage soit reconduit dans sa patrie. »

« 2° Si un bâtiment étranger fait naufrage, on donnera tous les jours à chaque personne des provisions de bouche pour une valeur de cinq *condorins* (environ 37 centimes). Les distributions à faire, au moment de l'arrivée comme au retour, sont basées sur la même règle. S'il y en a qui manquent de vêtements et de souliers, on en fera confectionner et l'on en donnera à chaque individu : un vêtement de peau (de 7 fr. 50 c.) ; un vêtement court ou *Ngau* garni d'ouate (de 9 fr. environ) ; un caleçon de coton (de 6 fr. 75 c.) ; une paire de bas (de 78 c. environ) ; deux paires de souliers (de 1 fr. 50 c.). »

« Les distributions de vivres sont faites dans le même ordre : elles se composent de lard, de riz, de maïs, etc., et de deux mesures de vin pour boisson. » [1])

[1]) Depuis l'expulsion des Portugais du Japon, au commencement du 17e siècle, on peut dire que les ports de cet Empire ont été fermés aux étrangers : les Hollandais, les Chinois et les habitants de la presqu'île de Corée ont seuls obtenu la liberté soit de les fréquenter, soit d'y établir des comptoirs. Les Anglais et les Russes ne sont pas parvenus, malgré leurs efforts à faire lever l'interdit. Les Américains ont longtemps vu échouer leurs tentatives : mais enfin, le 31 mars 1854, ils ont conclu avec l'Empire du Japon un traité d'amitié portant que les ports de Simoda et de Kakodade seront ouverts aux bâtiments de l'Union américaine, que l'échange des marchandises dans ces ports sera libre, que tous secours seront accordés aux bâtiments naufragés, qu'il sera établi des consuls, et (article 9) que si, dans l'avenir le Japon accordait quelque faveur particulière à d'autres nations, cette faveur deviendrait commune aux États-Unis. Cette dernière clause ne semble-t-elle pas indiquer que le Japon éprouve moins de répugnance à entrer en relations commerciales avec les nations étrangères ? — Au reste, le *Courrier des États-Unis* annonçait dans le mois de mai 1854, que l'amiral russe Poutiatine avait obtenu que les ports du Japon seraient désormais ouverts à toutes les nations, à la condition que les équipages ne pourraient descendre à terre, et qu'un traité avait été conclu qui ouvrait aux Russes et aux autres nations le port d'En-Un.

§ 67.

1° Des États maritimes (ou communiquant avec la mer au moyen de grands fleuves), devenus indépendants depuis l'année 1814, en Europe et en Amérique. — 2° Des États de l'Arabie, de l'Afrique, de l'Océan Pacifique, avec lesquels les grandes Puissances maritimes ont conclu des traités de commerce et autres. — 3° Des États qui sont passés sous la domination, ou sous le protectorat de la France, de la Grande-Bretagne ou de la Russie, depuis la même époque.

Depuis l'année 1814, avec laquelle s'ouvre la sixième période ou époque du droit maritime des nations, et qui fut suivie de la tenue du congrès de Vienne, lequel établit l'équilibre politique de l'Europe, de nombreux États ont vu leur indépendance reconnue par les grandes Puissances : celles-ci ont signé des traités avec ces États nouveaux, alors que plusieurs d'entre eux étaient encore incertains, chancelants, que leur territoire variait sans cesse dans son étendue, et quand ils cherchaient encore la stabilité au moyen de traités de *confédération*, de séparation, de reconnaissance, d'amitié et de commerce.

Plusieurs petits États (îles baignées par les eaux de l'Océan Pacifique), sont sortis en quelque sorte *du néant* dans lequel ils étaient plongés, au point de vue politique et comme gouvernements réguliers, et ont établi, avec les grandes nations maritimes de l'Europe et de l'Amérique, des rapports au moyen desquels ils semblent vouloir se placer sous la sauvegarde du droit public des nations de l'Europe ; quelques uns même se sont mis sous la protection des grands États maritimes, ou se sont donnés à eux en se soumettant volontairement à leur domination.

Enfin, en Arabie, des rapports ont été ouverts avec divers États, plus ou moins indépendants, qui jusqu'alors étaient restés en dehors du grand courant des affaires politiques et commerciales de l'Europe.

Le congrès de Vienne a rendu à leurs anciens souverains les nombreux territoires qui étaient passés, par la conquête, sous le sceptre de l'Empereur Napoléon ; ou qui avaient été donnés, avec les titres de Roi, Prince, Grand-Duc et Duc, régnant ou feudataire, tant aux frères de ce monarque guerrier, législateur et administrateur, qu'à ses capitaines les plus renommés ; le congrès

de Vienne a accru le territoire de plusieurs souverains; il a fait disparaître définitivement de la liste des États indépendants, divers territoires libres autrefois, tels que celui de Gènes réuni au Royaume de Sardaigne, celui de Venise, réuni au Royaume Lombardo-Vénitien, placé sous la domination de l'Empereur d'Autriche, etc.

Il a reconnu la cession du Royaume de Norvège par le Danemarck à la Suède.

Il a réuni, en un seul Royaume, la Hollande et la Belgique, dont les mœurs, la religion, la langue et les intérêts étaient différents ou opposés.

Il a rétabli le Roi des Deux-Siciles sur le double trône de Naples et de Sicile, sans égard pour le traité du 11 janvier 1814, qui, par l'article 10, garantissait au roi Joachim, « ainsi qu'à ses « héritiers et successeurs la jouissance libre et paisible de tous « les États qu'il possédait en Italie. » [1])

Le congrès de Vienne en déclarant que l'objet de sa réunion était de compléter les dispositions du traité signé par les grandes Puissances, le 30 mai 1814, à Paris, a confirmé par ce seul fait la spoliation dont l'ordre souverain de St.-Jean de Jérusalem avait été la victime, de l'île de Malte, que l'Empereur *Charles-Quint lui avait donnée en 1530,* que le général Bonaparte lui enleva le 12 juin 1798, et dont il voulut le faire remettre en possession, par le traité du 27 mars 1802; mais l'Angleterre qui s'était emparée de l'île de Malte, le 7 septembre 1800, après deux années de blocus rigoureux, ne voulut jamais remplir les engagements qu'elle avait pris en 1802; elle s'est fait reconnaître, au traité de 1814, en qualité de *souveraine* du petit État que les hauts faits militaires des grands-maîtres et des chevaliers de l'ordre, avaient rendu l'égal de tous, et que le souvenir de la valeur, de la gloire et des services rendus par l'ordre à la Chrétienté auraient dû protéger.

Depuis la signature de l'acte final du congrès de Vienne, le 9 juin 1815, *les États-Unis des îles Joniennes* ont été placés, par le traité signé à Paris, le 5 novembre 1815, entre l'Autriche, la

[1]) Chacun sait quel fut le sort de ce malheureux prince, si brave, si chevaleresque: victime, selon la notoriété publique, d'un indigne guetapens, il aborde sur une simple tartane le territoire dont les traités publics l'avaient reconnu pour l'unique souverain, il y avait quinze mois à peine, ... et, sur l'ordre arrivé de Naples par le télégraphe, le héros qui avait ceint le diadème, que tous les souverains de l'Europe avaient nommé « *Frère* », est fusillé, le 13 octobre 1815, comme un pirate, sur la plage calabraise du Pizzo où il était débarqué peu de jours auparavant ..... !

Grande-Bretagne, la Prusse et la Russie, sous le *protectorat* de la Grande-Bretagne, qui règne et gouverne dans l'État septinsulaire; protectorat devenu tout à fait superflu *depuis l'établissement d'un Royaume grec*, en 1830.

Le Brésil s'est séparé du Portugal, en 1821, et s'est déclaré Empire indépendant, le 1er décembre 1822; le traité de paix conclu le 29 août 1825, a rétabli les relations interrompues entre les deux nations.

La Belgique, séparée de la Hollande, en 1830, a été définitivement constituée et reconnue comme Royaume indépendant par les traités des 15 novembre et 14 décembre 1831, et 22 octobre 1832; les divers traités, conclus à Londres le 19 avril 1839, ont rétabli les relations diplomatiques et commerciales entre les deux gouvernements.

La Grèce, pacifiée par l'intervention des grandes Puissances européennes, en 1827 et 1828, a été constituée, le 3 février 1830, en Royaume indépendant, et le prince Othon de Bavière a été élu Roi du nouveau Royaume grec, par le traité signé à Londres le 7 mai 1832, entre la France, la Grande-Bretagne, la Russie et la Bavière.

Le sort de la Moldavie et de la Valachie a été réglé par le traité du 14 septembre 1829, entre la Porte Ottomane qui conserve la *suzeraineté*, et la Russie, qui a reçu ces deux principautés sous sa protection. [1])

La condition politique de la Vice-Royauté d'Égypte, État indépendant et héréditaire, bien qu'en restant sous la suzeraineté de la Porte Ottomane, a été déterminée par le traité signé à Londres, le 15 juillet 1840, pour la pacification de l'Orient, entre l'Autriche, la Grande-Bretagne, la Porte Ottomane, la Prusse et la Russie.

La partie française de l'île de St.-Domingue, par ordonnance royale du 17 avril 1825 a reçu l'indépendance; elle s'est constituée en république, sous son ancien nom caraïbe d'Haïti, et a proclamé son chef *Empereur*, en 1850. [2]) L'État d'Haïti a conclu des traités, en 1829, le 14 mars, avec les Villes anséatiques, pour établir la parfaite réciprocité dans les rapports de commerce et

[1]) Le protectorat que la Russie s'attribue sur les principautés de Moldavie et de Valachie est-il réellement un droit acquis et résulte-t-il sérieusement des termes du traité, lequel s'exprime ainsi: «Art. V. Les principautés de Moldavie et de Valachie s'étant, par suite d'une capitulation placées sous la suzeraineté de la Sublime Porte, et *la Russie ayant garanti leur prospérité*, il est entendu qu'elles conserveront tous les privilèges et immunités, etc. etc.»?

[2]) La partie espagnole s'est constituée *République Dominicaine*.

de navigation ; en 1839 et 1840, avec la France et la Grande-Bretagne, pour l'abolition d'esclavage.

Enfin, les nombreuses colonies que possédait l'Espagne sur le vaste continent de l'Amérique méridionale, et dont l'Espagne elle-même a reconnu l'indépendance, ont formé des fédérations d'États, ou se sont séparées et fractionnées en une grande quantité de républiques, au sein du plus grand nombre desquelles l'ordre politique est encore incertain ; ce sont, notamment, la Bolivie, le Chili, l'Équateur, les États-Unis de l'Amérique centrale (Guatémala, Honduras, Nicaragua, Salvador, Costa-rica), l'Isthme de Panama, le Mexique, la Nouvelle-Grenade, le Pérou, les États confédérés de Rio de la Plata, ou république Argentine, le Texas qui, depuis le 22 décembre 1845, a été admis au nombre des États de l'union de l'Amérique septentrionale ; l'Uruguay, Vénézuéla, etc. ; divers de ces États ont conclu des traités de commerce et de navigation avec les gouvernements européens, avec les États-Unis de l'Amérique septentrionale, etc.

D'un autre côté, en Arabie, les Imanats de Sana et de Mascate, ont signé des traités de commerce avec la France et la Grande-Bretagne, et cette dernière Puissance a obtenu la cession d'Aden.

En Afrique, la France a fait, en 1830, la conquête de l'Algérie ; et une petite république, fondée par des citoyens des États-Unis d'Amérique, se développe sur la côte occidentale de l'Afrique, sous le nom de *Libéria*.

Dans l'Océan Pacifique ou Grand-Océan :

Les Iles *Sandwich* ou Iles *Havaï*, gouvernées par *un roi*, ont conclu des traités de commerce, le 23 décembre 1826, avec les États-Unis de l'Amérique septentrionale ; les 12 et 17 juillet 1839, avec la France ; le 26 mars 1846, avec la France, encore un nouveau traité qui renferme les mêmes clauses que l'on retrouve dans les traités conclus entre les Puissances européennes ; etc. etc. Dès le 7 octobre 1829, le roi des Iles Havaï a publié une ordonnance concernant l'admission des étrangers.

Les Iles de la Société ou de Taïti, après avoir signé avec la France, en 1838 et 1839, des traités de paix perpétuelle et de libre commerce, se sont placées sous le protectorat de la France, par un traité signé le 9 septembre 1842, entre les chefs du gouvernement de la *reine* des Iles de Taïti et le commandant des forces navales françaises.

Les Iles *Marquises* ou de *Noukahiva*, se sont données librement à la France, et le contre-amiral Dupetit-Thouars en a pris

possession, au nom de la France, et avec le consentement *du roi* Yotété, le 1er mai 1842. [1])

Les Iles Wallis (situées sur le 14e degré de latitude sud et vers le 179e degré de longitude ouest du méridien de Paris), ont signé, avec la France, un traité de commerce, le 4 novembre 1842.

Enfin, les États-Unis ont établi des relations commerciales, par un traité signé en 1835, à *Bankok*, avec le Royaume de Siam (nommé par les indigènes *You-da-ra-Pyi*).

Les souverains de Madagascar ont signé, le 28 octobre 1817, avec la Grande-Bretagne, un traité pour l'abolition de l'esclavage; — et, le 5 février 1840, la Nouvelle-Zélande, en cédant une partie de territoire à la Grande-Bretagne, s'est placée sous la protection de cette Puissance.

Il existe, d'ailleurs, depuis fort longtemps de nombreux traités de commerce et de navigation entre les États européens et la Perse, le Maroc, et les Régences barbaresques de Tunis et de Tripoli; les États-Unis d'Amérique ont également conclu des traités de commerce avec ces trois derniers États.

[1]) Par une loi rendue, en 1850, l'une de ces îles a été déclarée lieu de déportation des hommes frappés de cette pénalité par le code.

TITRE III.

TEMPS DE GUERRE. — PRINCIPES, RÈGLES ET USAGES.

PRINCIPES DU DROIT MARITIME DES NATIONS QUI TROUVENT LEUR APPLICATION EN TEMPS DE GUERRE.

§ 1.

Considérations générales.

En temps de paix les principes du droit maritime sont d'une facile application : soit qu'ils dérivent du droit des gens universel, soit qu'ils aient été consacrés par le droit conventionnel international, ils sont rarement l'origine de démêlés ou de différends sérieux.

Il n'en est pas ainsi des principes applicables aux époques exceptionnels de guerre.

Les questions qui concernent les rapports des *neutres* et des *belligérants* ont divisé les opinions des publicistes.

Ces questions n'ont pas toutes été résolues d'une manière satisfaisante.

C'est à la *pratique, base des traités publics,* lesquels de leur côté ont donné à la pratique et à l'usage la consécration *du droit,* qu'il convient de demander une solution.

Bynkershoek a dit que « le droit des gens est ce qui est ob-« servé, en accord avec les lumières de la raison, *sinon entre* « *toutes les nations, au moins certainement entre la plupart, et* « *parmi les plus civilisées* ; ..... » — « Ce que *l'usage* », dit-il encore, « aura approuvé, l'emportera sans contredit, puisque c'est delà « que se forme le droit des gens. »

A une époque comme la nôtre, ou *la loi des majorités* semble être devenue pour les nations un *besoin moral*, un principe gouvernemental, auxquels se rattachent des idées d'indépendance, de dignité et de liberté, ne pourrait-on pas admettre que la doctrine générale, en tout ce qui concerne les droits et les devoirs des neutres et des belligérants, devrait être désormais pour *tous les États, invariablement*, celle qui résulte du plus grand nombre de traités qui ont consacré un principe en le reproduisant, le plus grand nombre des traités *approbatifs* devant l'emporter, pour établir la règle invariable à l'avenir, sur le plus petit nombre de traités *négatifs*, c'est-à-dire des traités qui ont repoussé le même principe, ou qui ne l'ont admis qu'en le modifiant et *l'amoindrissant*, en quelque sorte, dans son application ?

Si l'influence et l'autorité morale des majorités *intelligentes* ne sont pas une chimère, comme on doit le penser, il faut inscrire, dans le *code international universel*, comme autant de principes invariables et généraux du droit maritime des nations (*que tous les gouvernements doivent respecter*), les doctrines qu'un aussi grand nombre de négociateurs et d'hommes d'État ont trouvé de toute équité, de toute justice et de toute raison d'inscrire dans les traités publics ; en maintes circonstances d'ailleurs les traités, il ne faut pas l'oublier, ont eu pour objet de consacrer de nouveau et de maintenir les droits, et les principes, et non de les *créer*.

Il n'existe d'autres droits *absolus* entre les nations que *l'indépendance* et *l'égalité* ; d'autres principes positifs dans leurs rapports mutuels que ceux qui dérivent de la justice et de la raison ; mais trop fréquemment la force, l'intérêt, la jalousie, l'ambition ont fait négliger, ou froisser, ou violer ces principes positifs, et ces droits absolus, par les gouvernements : c'est de cette façon qu'entre les nations tout est resté relatif et subordonné, et que le droit public se compose de devoirs mutuels et de principes qui ne peuvent être une sauvegarde pour les peuples et pour les gouvernements dans les rapports internationaux qu'autant que ces devoirs et ces principes sont réciproques et respectés.

Dieu ayant imprimé dans l'homme l'idée du bien et du mal, c'est ce sentiment général d'équité qui fait le *droit naturel* entre les hommes : une chose est censée de *droit naturel* lorsqu'elle est juste du consentement des nations les plus civilisées ; une action condamnée par le *droit naturel* est essentiellement mauvaise, illicite de sa nature. On a souvent confondu le *droit naturel* avec le *droit des gens* comme étant une seule et même chose : sans

doute ils ont l'un et l'autre le même principe, *c'est-à-dire la raison commune à tous les hommes.* Le *droit des gens* diffère du *droit naturel* dans ce sens que celui-ci a uniquement pour règles immuables l'équité et la raison, tandis que le *droit des gens* est établi sur un long usage entre les nations de lois, de réglements, de conventions qui établissent entre elles des rapports mutuels et qui donnent à ces rapports fixité, sûreté et confiance; en effet, le genre humain composant une vaste société partagée en diverses nations qui n'ont point le pouvoir ni le droit de s'imposer des lois les unes aux autres, il a été nécessaire, d'une part, pour entretenir entre elles des relations commerciales, et, d'autre part, pour mettre en temps de guerre un *obstacle moral* aux actions mauvaises, aux iniquités, aux cruautés, aux procédés déloyaux que la haine surexcitée par l'état de guerre, par le besoin et le désir du succès à tout prix, pourraient produire, d'établir et d'adopter mutuellement certaines conventions qui servissent de lois et de règles sacrées entre les nations. Ainsi le *droit naturel* est fondé sur la raison que Dieu a mis dans le cœur des hommes; mais le *droit des gens,* basé également sur la raison, est encore fondé sur les usages, les conventions et les traités publics conclus entre les nations. [1])

Les traités, faits au sein de la paix, en l'absence de toutes les irritations passionnées qui agitent les nations pendant la guerre, doivent nécessairement devenir le dépôt de doctrines qui ont pour base la raison, la justice, l'équité et la réciprocité : c'est là que l'homme d'État chargé de la négociation d'un traité explique, en faisant adopter son opinion, ce que les principes du *droit naturel* peuvent présenter de douteux ou d'indéterminé.

Or, ces doctrines, ces principes cessent-ils d'exister..... peuvent-ils cesser d'être respectés et de recevoir leur application, parceque les traités auxquels *une durée déterminée a été assignée,* ont cessé de lier les États en ce qui concerne les obligations réciproques créées par ces traités, *au point de vue des intérêts mobiles et variables des échanges commerciaux?* Nous ne le pensons pas.

Empruntant la pensée de Bynkershoek (celui de tous les publicistes qui a traité de la manière la plus complète, dans le 18e siècle, le sujet que nous venons d'exposer), disons qu'une succession de traités reproduisant la même doctrine sur une certaine matière, démontre *l'usage approuvé des nations* sur cette matière :

[1]) *Voir* plus loin dans ce même paragraphe les paroles de M. Portalis, et de Montesquieu.

« Jus gentium commune non aliunde licet dicere, quam ex ratione « et usu ..... usus intelligitur ex perpetuâ quodammodo paciscendi « edicendique consuetudine ..... »

Les grands principes du droit maritime des nations doivent donc continuer d'être respectés et pratiqués alors même que les traités qui les ont consacrés ont cessé d'être en vigueur.

Malheureusement il n'existe aucun code du *droit international positif*, et probablement il n'en existera jamais, car il est douteux que jamais toutes les nations du globe, chrétiennes et musulmanes (au moins les plus importantes), consentent à former un congrès où seraient établis et fixés d'une manière invariable les droits et les devoirs des États.

Certes, nous sommes bien éloigné de penser que les résolutions qui sortiraient d'un congrès de cette nature, pourraient avoir pour résultat de fonder *une paix perpétuelle*, ce rêve d'honnête homme, de philosophe philantrope, qu'ont caressé Saint-Pierre et Rousseau ; rêve auquel Bentham lui-même semblait vouloir donner une forme, quand il proposait : 1° la codification des lois non-écrites, établies par l'usage ; 2° l'adoption de règles certaines sur toutes les matières qui peuvent devenir l'objet de différends entre les États ; 3° le perfectionnement du style des lois et des traités publics, trop souvent diffus, et devenant par cela même l'origine et la cause principale de guerre, « parsuite de l'ignorance ou de l'interprétation « d'un légiste ou d'un géomètre ! »

Non ; le congrès qui serait chargé de fixer *les droits* et *les devoirs* des États, ne saurait avoir pour but, ni pour résultat, de fonder une paix perpétuelle, car trop de causes existent qui, prenant leur origine dans les intérêts personnels et dans les passions des hommes, peuvent faire éclater la guerre entre les nations.

Mais l'adoption, par tous *les grands États* représentés à ce congrès, de certains principes fixes, permanents, invariables, pourrait avoir pour résultat de rendre les guerres moins fréquentes ; de les rendre moins cruelles également ; et de faire *abandonner à jamais*, comme moyen de nuire à l'ennemi : d'une part, *dans les guerres continentales*, les dévastations inutiles et sauvages ; le pillage des villes, — les habitants ne devant jamais porter la peine de la noble résistance opposée par la garnison ; l'incendie des villages et des récoltes ; les violences et les exactions de toute nature auxquelles sont en but, de la part de l'armée envahissante, les populations paisibles du pays envahi ; d'autre part, *dans les guerres maritimes* (§§ 5, 20, 21, 24 et 26), le droit inique qu'un

État a, *dit-on*, de faire saisir dans ses ports, de confisquer et de vendre les bâtiments marchands de la nation à laquelle il déclare la guerre, *le jour même de la déclaration.*

La coutume plus inique encore, marquée des stigmates de la félonie, qui consiste pour un État à faire arrêter partout où ils se trouvent, dans les ports et sur mer, les navires de la nation à laquelle cet État *a l'intention de déclarer la guerre*, et longtemps avant de la lui avoir déclarée. (*Voir* Livre II, chap. IV.)

La confiscation sauvage des bâtiments marchands de la nation ennemie, jetés *par le naufrage* sur la côte (§ 33), et celle des bâtiments qui, dans l'ignorance de l'état de guerre, entrent avec confiance dans un port qu'ils ne savent pas être devenu ennemi (§ 34); les traités publics portent généralement que les bâtiments qui ignorent la déclaration de blocus doivent être prévenus, lorsqu'ils se présentent pour entrer dans un port bloqué, et qu'ils ne peuvent être confisqués que dans le cas où, dûment informés, ils tenteraient de pénétrer dans le dit port; l'esprit d'équité qui a dicté cette clause des traités devait mettre à l'abri de toute confiscation le bâtiment qui aborde dans un port qu'il ignore être devenu ennemi.

Enfin, l'un des résultats de ce congrès universel serait sans doute l'abandon, *par tous les États*, de l'usage immoral qui transforme une guerre de nation à nation en une guerre d'individus à individus, en autorisant les armements *en course*, en favorisant par la délivrance des *lettres de marque*, le développement de sentiments cupides [1]), en encourageant *la course* par l'adoption d'un principe qu'on ne saurait trop repousser, principe qui consiste à considérer comme ayant perdu sa nationalité tout bâtiment qui est resté plus de vingt quatre heures dans la possession de l'ennemi.

Eh quoi! la propriété d'un négociant, saisie par l'ennemi et reprise sur lui par un bâtiment armé de la nation à laquelle appartient le bâtiment capturé et recous, passera *de droit* au négociant, propriétaire *du bâtiment recapteur*, parceque fatalement le navire *recous* (qui appartenait peut être au frère, ou à l'ami de ce négociant), est resté au delà de vingt quatre heures entre les mains de *l'ennemi commun!* Eh quoi! l'équipage rendu à la liberté *par ses nationaux* perdra les marchandises qui pouvaient lui appartenir dans le chargement, et il verra ses nationaux, pirates autorisés, se partager sa propriété!

[1]) *Voir* à la 2e section du § 10 la déclaration collective de la France et de l'Angleterre en 1854.

Mais, dira-t-on, si cette loi des vingt quatre heures de captivité qui enlève sa nationalité à tout bâtiment capturé, n'existait pas, le recapteur ne se serait pas exposé peut-être aux chances du combat, et dès lors la perte du navire restait également certaine pour ses propriétaires.

C'est précisement cet encouragement, cette excitation à la cupidité que nous déplorons.

Ce n'est pas à un acte, à un sentiment de générosité que des compatriotes auront dû le secours qui leur a rendu la liberté : l'amour du gain a seul guidé leurs sauveurs !

Si ces sauveurs avaient besoin d'une excitation pour délivrer leurs nationaux, la capture à faire du corsaire ennemi n'était-elle pas un aiguillon suffisant, sans qu'on y joignit encore l'aiguillon d'une seconde capture par le fait d'un seul combat ? Et si le bâtiment capturé par l'ennemi a été recous lorsque, sous la conduite du capitaine de prise, il se trouvait séparé du corsaire capteur, n'était-il pas suffisant d'accorder une gratification au recapteur, sans lui abandonner la propriété *entière* du bâtiment recous *après vingt quatre heures passées,* depuis la capture, en la possession de l'ennemi ?

Pourquoi, dirons-nous encore, accorder aux bâtiments de la marine militaire de l'État une *prime* pour les récompenser de la recousse ? L'État ne doit-il pas protection à tous ses nationaux ? Les bâtiments de l'État ont-ils besoin, d'ailleurs, comme les corsaires que le seul sentiment de la cupidité dirige, d'un encouragement *qui se résume en part de prise,* pour attaquer l'ennemi et lui enlever tout bâtiment national quelconque qu'il a capturé ? Non, certes, les officiers des bâtiments de l'État n'ont pas besoin de cet encouragement : l'honneur seul les guide en pareille circonstance.

Si nous ne parlons pas ici des *lettres de représailles* (titre II, § 51), dont la délivrance devrait être également interdite formellement et universellement, c'est parceque cet usage peut être considéré comme étant tombé *à peu près* en désuétude, bien qu'il ne soit pas encore entièrement effacé des codes. (*Voir* Livre II, chap. X.)

Dans les temps modernes, les réglements particuliers, dans tous les États, ont constamment incliné vers l'équité générale ; par quel motif les gouvernements en devenant plus équitables, en laissant tomber en désuétude l'usage des *lettres de représailles,* cette *petite guerre* entre simples particuliers au sein de la paix générale, ont-ils continué d'encourager *la course, cette*

piraterie légale, auxiliaire intéressée, avide, dans la guerre survenue entre deux nations ? [1])

Il est regrettable d'avoir à reconnaître que l'équité a bien rarement servi de guide aux cabinets *au moment où ils ont préparé ou commencé une guerre* ; au contraire, l'histoire a eu trop fréquemment à constater que les intérêts politiques du moment, que des sentiments mesquins de vengeance, que de haineuses passions l'ont emporté sur la raison et sur la justice, et ont, dans de nombreuses circonstances, fait sortir les gouvernements de la voie des principes qui ont reçu la consécration de l'opinion publique.

Or, c'est précisément parceque l'intérêt personnel et les mauvaises passions l'emportent fatalement, presque toujours, sur la justice, sur la raison et sur l'équité, *quand il s'agit de la nation momentanément ennemie*, que les négociateurs se sont efforcés en vue de l'avenir d'introduire dans les traités publics certaines clauses dont l'exécution devrait avoir pour résultat, si elles étaient consciencieusement observées, de rendre moins désastreux, pour le commerce maritime, les premiers effets d'une rupture nouvelle.

Mais de leur côté les législateurs ne pouvaient pas oublier les leçons de l'histoire : tout en inclinant, de plus en plus, vers l'équité générale, ils ont dû, en traçant les réglements particuliers, réserver à l'État *le droit de devenir plus sevère*, si les autres nations belligérantes se mortraient plus jalouses et moins justes : delà, la suspension de l'application des principes et des réglements (Livre II, chap. XXI et XXIII) ; delà, les actes de représailles ; delà, ces blocus *sur le papier* qui mettent en interdit les côtes de tout un Royaume (Livre II, chap. XXVI) ; delà, ces violences exercées par le plus fort contre le plus faible (cette éternelle application du naif apologue du fabuliste), ainsi qu'il est encore arrivé à la Grande-Bretagne d'en user tout récemment à l'égard de la Grèce, « sans se soucier, selon l'expression du comte de Nesselrode, ministre des affaires étrangères de Russie, « des conséquences de sa conduite pour le continent européen, et s'affranchissant de ses relations antérieures et de toute solidarité, « pour ne prendre conseil que de sa volonté et de son intérêt « matériel. » (*Voir* Livre II, chap. XXXVI.)

S'il semble impossible qu'un congrès puisse être tenu avec succès pour la *codification* des principes du droit des gens, des principes du droit maritime des nations ; il serait plus impossible

[1]) *Voir* à la 2e section du § 10 la déclaration collective de la France et de l'Angleterre en 1854.

encore de créer un tribunal arbitral auquel appartiendrait le droit d'appliquer sans appel, les règles du *code* qui serait sorti de ce congrès, et de faire respecter ses jugements.

L'Utopie est étrangère à la science des affaires : elle peut exercer l'imagination des gens de bien ; plus fréquemment, elle sert aux méchants pour tromper les masses.

L'Utopie n'est point à l'usage de l'homme pratique en affaires, du négociateur sérieux, du législateur qui a étudié les mœurs et les besoins de son époque et qui a sû profiter des leçons de l'histoire. Ce serait ne pas sortir du domaine de l'Utopie que de plaider en faveur de l'adoption par toutes les nations *d'un code général,* positif, d'une loi écrite à laquelle chacune d'elles aurait donné solennellement son approbation par sa signature dans un congrès, ou par voie d'adhésion ; ce serait rester également sur le terrain de l'Utopie, que de réclamer l'établissement *d'un tribunal des nations,* autre que celui de l'opinion publique qui apprécie leurs actions dans le présent, et de l'histoire qui enrégistre leurs actes, en les condamnant quand ils ont blessé la morale, la raison et l'équité.

En restant sur la ligne de la *pratique,* une seule chose semble être possible, c'est, *de la part de chaque gouvernement en particulier,* l'adoption et la promulgation d'un réglement fixe, certain, libéral, juste, respecté *comme la loi doit être respectée,* dans lequel seraient inscrits, sur tout ce qui concerne les droits et les devoirs des belligérants et des neutres, les principes qui ont été posés par les traités signés *depuis deux cents ans,* et que les traités modernes ont expliqués ou développés en obéissant à la justice éternelle, à la raison universelle, à l'équité qui est au fond de toutes les consciences droites et morales.

Or, si l'on considère que les traités (ainsi que le fait remarquer M. Wheaton, ministre des États-Unis près la cour de Prusse, dans son *Histoire du progrès du droit des gens, depuis la paix de Westphalie, en 1648*) ; si l'on considère que les traités conclus entre les États se ressemblent assez entr'eux dans leur essence, pour qu'on puisse en déduire les principes généralement admis par les nations, on reconnaîtra :

1° Que les usages établis au moyen des traités entre *les grandes Puissances* sont, presque toujours, adoptés et suivis par les autres ;

2° Que les nations de second ordre, en acceptant, *pour modèles de leurs traités,* les traités conclus entre les grandes Puissances, se lient, comme celles-ci, par des engagements analogues ;

3° Que de l'habitude pour les nations de conclure des traités qui reproduisent les mêmes stipulations, il doit nécessairement résulter pour leur droit public, l'adoption de doctrines fixes et uniformes;

4° Que de ces doctrines écrites dans les traités, devenus autant d'obligations pour les signataires, adoptés comme *usages*, et par imitation, par les Etats non-signataires, il est résulté, pour les unes, *un droit conventionnel positif*, et, pour les autres, *un droit coutumier* auquel le temps finit par donner *l'autorité de la loi*;

5° Que les appels fréquents des Puissances au *droit coutumier* donnent à ce droit une force en quelque sorte obligatoire.

Envisagés de cette sorte, les traités rendraient facile la tâche du législateur, et chaque pays pourrait adopter sans peine, et promulguer *comme loi de l'État* pour les temps de guerre un réglement maritime conforme à la justice, et dont tous les articles seraient fournis par les traités publics et par les usages suivis par le plus grand nombre des pays.

Sur les divers points que nous avons signalés, et sur d'autres encore qui trouvent leur application en temps de guerre, que dit, en effet, le plus grand nombre des traités?

Les traités interdisent les représailles (titre II, § 51); ils déclarent qu'en cas de rupture les négociants d'une nation établis sur le territoire de l'autre, auront la faculté, dans un délai déterminé, plus ou moins prolongé, de se retirer avec leurs familles, leurs vaisseaux et leurs propriétés (titre III, § 6); ils fixent les conditions du blocus, déclarant qu'un port ne peut-être considéré comme bloqué qu'autant qu'il s'y trouve un nombre de bâtiments assez rapprochés, pour qu'il y ait danger à chercher à y pénétrer (§ 11); ils désignent par fois la limite de *la mer territoriale*, en dedans de laquelle tout bâtiment qui fuit la poursuite de l'ennemi, ne peut être attaqué, sans que le poursuivant ne porte atteinte à l'indépendance de l'État neutre (titre II, § 10; titre III, § 23, et Livre II, chap. XII); ils affranchissent de toute visite les bâtiments de commerce voyageant *sous convoi* (Livre II, chap. XXII); ils déterminent que les neutres pourront fréquenter les ports ennemis *non-bloqués*, en y important toutes les marchandises qui font partie, ordinairement, de leur commerce, à l'exception *de la contrebande de guerre*, dont plusieurs traités ont beaucoup trop étendu la série; ils indiquent le délai jusqu'à l'expiration duquel tout bâtiment, ignorant l'ouverture des hostilités, et ayant accepté un chargement, ne sera point confisqué (§ 6); ils proclament et consacrent le salutaire et loyal principe de l'immunité du pavillon, etc.;

enfin, plusieurs de ces traités sont franchement entrés sur le terrain de l'équité et de la raison, en déclarant que les souverains contractants s'interdiront à l'avenir la faculté de délivrer des *lettres de marque* pour armer en course, et qu'ils défendront à leurs sujets d'accepter des lettres de marque d'aucun prince étranger, État ou république. L'abolition *de la course,* c'est-à-dire de la piraterie officielle, simplifierait beaucoup, on le comprend facilement, la rédaction du réglement que nous voudrions voir promulguer *par chacune des Puissances maritimes.*

Ces sujets divers, et d'autres encore qui se rattachent au temps de guerre, feront l'objet des §§ qui vont suivre.

Jusqu'au moment, bien éloigné sans doute, nous le craignons, où les grandes Puissances maritimes se décideront à promulguer *comme loi de l'État,* le réglement que nous sollicitons de leur loyauté, de leur justice et de leur humanité, il serait désirable que les traités qui règlent les relations de commerce et de navigation entre les États, exprimâssent, par une clause spéciale, d'une part, que la limite fixée à leur durée n'est applicable qu'aux *stipulations purement commerciales,* auxquelles par suite du développement que pourront prendre le commerce et l'industrie, il deviendra nécessaire avec le temps d'apporter des modifications ; d'autre part, que les clauses relatives aux principes généraux, seront inaltérables et ne cesseront *en aucun temps et sous aucun prétexte,* d'être respectées par les deux nations contractantes.

A cet égard, le traité de paix, d'amitié et de commerce, conclu à Washington, le 4 décembre 1825, entre les États-Unis de l'Amérique septentrionale et la république de Guatémala ou *de l'Amérique centrale,* présente une clause que devraient renfermer tous les traités qui sont ou seront conclus de nos jours ; ce traité qui contient d'excellents principes concernant l'immunité du pavillon, le blocus, la visite des bâtiments de commerce par les bâtiments armés, etc. ; mais qui ne présente pas encore tout ce que les traités devraient prescrire dans l'intérêt de l'avenir, porte, art. XXXIII :

« Les États-Unis d'Amérique et la fédération du centre de l'Amérique, désirant rendre aussi durables et aussi affermies que les circonstances le permettront, les relations qui doivent s'établir entre les deux Puissances, en vertu du présent traité ou convention générale de paix, d'amitié, de navigation et de commerce, ont déclaré solennellement les points suivants, dont elles sont convenues entre elles :

« 1° Le présent traité restera en pleine force et en vigueur

durant un terme de douze années, à compter du jour de l'échange des ratifications, pour toutes les dispositions relatives au commerce et à la navigation ; mais à l'égard des autres articles qui concernent les relations de paix et d'amitié, ce traité sera permanent et perpétuellement obligatoire pour les deux Puissances ;

« 2° Si un citoyen ou plusieurs citoyens de l'une ou de l'autre des parties contractantes venaient à enfreindre quelqu'un des articles contenus dans le présent traité, les dits citoyens en seront personnellement responsables, sans que pour cela soient interrompues l'harmonie et la bonne intelligence entre les deux nations, chacune d'elles s'obligeant à ne point protéger l'auteur d'une telle infraction, et à ne point la soutenir ;

« 3° Si (ce qui à la vérité n'est guères présumable), quelqu'un des articles contenus dans le présent traité était, de quelqu'autre manière, violé ou enfreint, il est expressément stipulé qu'aucune des deux parties contractantes n'ordonnera ni n'autorisera aucuns actes de représailles, ni ne déclarera la guerre à l'autre en la motivant sur ces injures ou dommages, jusqu'à ce que la partie qui se croira offensée ait présenté à l'autre une exposition de ces mêmes injures ou dommages, *appuyée de preuves et de témoignages authentiques*, et en ait demandé justice et satisfaction, et jusqu'à ce que cette satisfaction ait été refusée ou différée sans raison ;

« 4° Rien de ce qui est contenu dans le présent traité ne pourra cependant être interprété ni avoir d'effet en opposition aux autres traités publics antérieurs et existants, conclus avec d'autres souverains ou États. »

§ 2.

De la guerre.

La guerre est le seul *pouvoir judiciaire* qui existe pour les nations : c'est le pouvoir de la force ; le droit de guerre dérive de l'indépendance des nations et du droit naturel de propre conservation ; ou, comme le dit Montesquieu, « de la nécessité *et du* « *droit rigide* ; si ceux qui dirigent la conscience ou les conseils « des princes ne s'en tiennent pas là, tout est perdu ; lorsqu'on « se tiendra sur des principes arbitraires de gloire, de bienséance, « d'utilité, des flots de sang inonderont la terre. »

La guerre ne doit pas avoir lieu pour des causes légères : ses conséquences sont trop graves pour que les États n'hésitent pas à l'entreprendre, s'il n'existe pas des motifs sérieux de la faire.

De grands intérêts d'État, l'indépendance du pays menacée, sa sûreté, ses droits *essentiels* méconnus, peuvent seuls légitimer une guerre et commander aux intérêts individuels de s'effacer devant l'intérêt général.

L'honneur humilié du pays, le refus fait de toute réparation, l'insulte reçue par les agents chargés de représenter la nation à l'étranger, sont encore des motifs légitimes de guerre. En 1830, une injure faite à un agent français par un souverain a fait perdre ses États à celui-ci. (*Voir* Livre II, chap. XXX, § 7.)

Mais ce débat *qui se vide par la force,* selon l'expression de Cicéron, entraine à sa suite trop de maux, trop de perturbations dans les rapports internationaux ; il exerce une influence fatale trop réelle sur l'industrie, le commerce et la prospérité des peuples, pour que les gouvernements ne cherchent pas à l'avenir à en diminuer les déplorables conséquences, en s'efforçant de rendre la guerre, même la plus légitime, moins cruelle dans l'emploi des moyens de nuire à l'ennemi momentané que toutes celles qui ont bouleversé les peuples jusqu'à présent ; nous l'avons dit dans le paragraphe qui précède, et nous aurons encore à revenir sur ce sujet en parlant des prises maritimes.

Il est temps, en effet, que l'on efface de la série des principes du droit des gens, la doctrine barbare : « Faites à votre ennemi *autant de mal* qu'il est nécessaire pour le forcer d'être « juste, mais ne lui en faites pas au-delà. »

A cette doctrine, *barbare,* nous le répétons, *malgré le correctif* qu'elle présente dans sa seconde partie, les gouvernements doivent substituer celle qui fut émise par le comte Portalis (successivement magistrat et ministre), lorsqu'il installa, en 1800, le *conseil des prises* : « Faites en temps de paix *le plus de bien,* et « en temps de guerre *le moins de mal* possible : voilà le droit « des gens. » [1])

Avant lui, Montesquieu avait dit dans *l'Esprit des lois* que le droit des gens est fondé sur le principe que les diverses nations doivent se faire dans la paix le plus de bien, et dans la guerre le moins de mal qu'il est possible, *sans nuire à leurs véritables intérêts.*

Et l'un et l'autre en parlant ainsi, le magistrat philosophe et l'homme d'État religieux, s'étaient inspirés de la pensée chrétienne : « Ne faites pas aux autres ce que vous ne voudriez pas qu'ils vous

[1]) *Voir* à la 2e section du § 10 la déclaration collective de la France et de l'Angleterre, en 1854.

« fissent : bien plus, faites leur ce que vous voudriez qu'ils vous « fissent à vous même. »

Dans les crises politiques qui arment les nations les unes contre les autres, le devoir des souverains et des commandants des forces belligérantes est donc d'épargner les populations inoffensives, et d'éviter le plus de maux qu'il est possible, en s'éclairant au phare lumineux de la justice, de la raison, de l'humanité, en un mot en suivant les voies du christianisme qui résume tous les bons principes et repousse tous les mauvais.

Les principes généraux du droit des gens sont les mêmes pour la guerre continentale ; mais la guerre maritime suit nécessairement des règles spéciales, des usages exceptionnels ; elle a, enfin, d'autres effets à l'égard des Puissances *neutres* et des *particuliers* : dans les guerres continentales, ceux-ci ont sans doute, parfois, à souffrir d'exactions et de brutalités de la part de l'armée envahissante ; mais ces exactions et ces brutalités n'ont pas lieu, généralement du moins, en vertu de l'approbation des chefs de l'armée ; dans les guerres maritimes, au contraire, les particuliers, les négociants et les navigateurs inoffensifs, sont en but à une piraterie *légalement exercée.*

L'état de guerre qui détruit la liberté de la mer à l'égard des nations belligérantes, laisse la mer *libre* pour les neutres, dont la navigation et le commerce sont toutefois gênés et inquiétés par les nations en guerre, *en tant que la liberté commerciale maritime des neutres pourrait devenir préjudiciable aux belligérants* : delà, la visite des bâtiments, le blocus des ports, la contrebande de guerre, déclarée confiscable. (*Voir* §§ 9, 10, 11, 14, 23.)

La liberté de la mer qui, en principe, est un droit *non-contesté* des neutres, devient donc cependant une fiction en quelque sorte, quand les neutres sont faibles et hors d'état de se faire respecter. Si cette liberté a été entravée dans maintes circonstances, que nous aurons à signaler dans la seconde partie, c'est surtout parceque l'un des puissants belligérants avait intérêt à ne pas laisser les neutres fréquenter les ports de son ennemi ; c'est ce qui ressortira des faits qui seront consignés dans les chapitres XXI et XXVI.

Le droit de contrôler et de visiter les bâtiments de commerce des nations neutres, le droit d'interdire le transport de certaines marchandises, dont les belligérants puissants se sont arrogés l'exercice, et notamment le *droit de nécessité* invoqué par l'Angleterre pour justifier les procédés les plus arbitraires employés par elle à l'égard des neutres, sont autant d'entraves réelles à la li-

berté commerciale des neutres faibles, obligés de subir la loi du plus fort et de s'exposer à se compromettre envers l'un des belligérants en obéissant aux exigences de l'autre. « C'est ainsi », dirons-nous, avec M. Chaix d'Est-Ange [1]), « qu'au *nom de la nécessité* de deux belligérants, toute guerre maritime devient nécessairement universelle. Est-il donc vrai qu'un semblable droit existe ? ..... Ce droit n'a, en effet, aucun fondement ; si la nécessité de nuire à l'ennemi existe pour le belligérant, la nécessité de vivre par le commerce n'existe-t-elle pas pour les neutres ? »

« Et quel est donc ce droit », dit de son côté M. Hautefeuille [2]), « qui existe en faveur des puissants contre les faibles et qui cesse d'exister en faveur des faibles contre les forts ? C'est l'abus de la force, c'est l'injustice, c'est la mauvaise foi érigée en système et appuyée sur de nombreuses flottes. » (*Voir* 2e partie, chap. IV, XII, §§ 1 à 9 ; XXI, XXIV, XXV, XXVI, XXXI, §§ 7 et 8 ; ces chapitres présentent de nombreuses justifications de l'opinion exprimée par M. Hautefeuille.)

§ 3.

De la déclaration de guerre.

« Lorsque tout espoir de conciliation est perdu », dit Gérard de Rayneval, « il faut, pour établir légalement l'état de guerre, la faire précéder d'une déclaration ou d'un manifeste ; ..... cette déclaration est nécessaire pour fixer d'une manière précise l'époque des hostilités et pour déterminer celle des réclamations lors des négociations de la paix. »

Malheureusement ce n'est pas toujours ainsi que procèdent les États. (*Voir* Livre II, chap. IV et VII.)

On l'a vu (§ 1) ; maintes fois le jour même où la guerre a été déclarée, l'État qui se déterminait à commencer les hostilités, a fait saisir dans ses ports tous les bâtiments de la nation devenue momentanément ennemie, qui s'y trouvaient (§ 5, et Livre II, chap. IV et XI) ; aussi un grand nombre de traités ont-ils voulu prévenir un acte d'aussi brutale injustice en stipulant qu'un délai serait accordé aux sujets de chacun des souverains contractants, qui se trouveraient sur le territoire de l'autre, pour pouvoir se

[1]) L'illustre et savant jurisconsulte, l'une des gloires actuelles du barreau français.

[2]) Dans le remarquable ouvrage qu'il a publié, de nos jours, sur *les droits et les devoirs des nations neutres.*

retirer, sans qu'il leur fut fait aucun dommage, avec leur famille, leurs vaisseaux et leurs propriétés (§ 6).

« Tout gouvernement qui respecte les jugements de l'histoire, « doit faire une proclamation de guerre avant de commencer les « hostilités, et en faire donner communication à la nation qu'il se « croit en droit d'attaquer; il doit, d'ailleurs, notifier son intention « de faire la guerre, non pas seulement à sa propre nation », dit Gérard de Rayneval, « mais aussi aux nations neutres : sans cette « précaution, les nationaux pourraient exposer imprudemment leur « personne et leur fortune, et les neutres seraient autorisés à con- « tinuer leur navigation et leur commerce *comme en temps de paix*, « et à regarder comme une injure les gênes auxquelles on pré- « tendrait les soumettre. »

Le silence gardé établissant une présomption défavorable seconderait la mauvaise foi et la calomnie.

§ 4.

De la rupture de la paix sans déclaration de guerre.

« Une guerre sans déclaration préalable », dit encore Gérard de Rayneval, que nous aimons à citer parcequ'il fut un diplomate expérimenté et un publiciste homme de bien, « est un *guetapens*, « une violation de la foi publique, et un véritable brigandage ; « c'est la guerre des pirates et des flibustiers. » (*Voir* Livre II, chap. IV et XI.)

Les hostilités qui éclatèrent entre la France et la Grande-Bretagne, en 1778 (*voir* Livre II, chap. VII) ne furent ni précédées ni suivies d'une déclaration de guerre : les deux Puissances se bornèrent à publier des *manifestes expositifs* de leurs griefs respectifs et des motifs qui les avaient déterminées à la guerre.

La cause qui a fait omettre cette formalité de part et d'autre, a été que chacune des deux Puissances accusait l'autre d'être *l'agresseur*. La cour de Londres trouvait l'agression dans une note remise par l'ambassadeur de France, en mars 1778 ; et la cour de Versailles la mettait dans le combat qui eût lieu entre quelques frégates au mois d'avril de la même année. (*Voir* chap. II, § 1.)

Il est constant, selon nous, que la Grande-Bretagne avait provoqué la guerre par les vexations qu'elle faisait éprouver à la navigation française. [1])

[1]) Gérard de Rayneval en reproduisant les faits qui précèdent et que sa position officielle au ministère des affaires étrangères lui a permis de parfaitement connaître

L'attaque inopinée de la flotte hollandaise par les Anglais, en 1672, sous Charles II; l'attaque de la flotte hollandaise, en 1718; l'attaque et la prise des bâtiments de guerre français et ceux de la marine commerciale, en 1756, sans déclaration de guerre (*voir* Livre II, chap. IV); et tant d'autres circonstances analogues sont de nature à justifier l'opinion de Gérard de Rayneval : « Une guerre « sans déclaration, c'est la guerre des pirates et des flibustiers. » Nous avons dit ailleurs l'opinion du chevalier d'Abreu et celle de Jérémie Bentham blamant la facilité avec laquelle l'Angleterre se laisse aller à abuser de sa Puissance navale pour s'affranchir des obligations que le droit des gens impose à tous les États : sa conduite envers la Grèce, en 1850, prouve que ses principes ne sont pas changés. (*Voir* Livre II, chap. XXXVI.)

Voici en quels termes s'explique l'abbé Raynal en parlant de la rupture sans déclaration, de la part de l'Angleterre, en 1755 : « Lorsque l'Angleterre crut que la dissimulation ne lui était plus « nécessaire, elle commença les hostilités, sans les faire précéder « d'aucune de ces formalités qui sont en usage chez les peuples « civilisés. »

« Ce peuple, réputé si fier, si humain, si sage, réfléchit-il à « ce qu'il faisait? Il réduisait les *conventions les plus sacrées des « nations entre elles* aux leurres d'une perfidie politique; il les af- « franchissait du lien commun, en foulant aux pieds *la chimère* [1]) « du droit des gens; ..... les Anglais se félicitèrent d'une infamie « contre laquelle toutes les voix de l'Europe s'élevèrent avec in- « dignation. L'hostilité, sans déclaration de guerre, lors même qu'il « n'y a point de traités de paix, est un procédé de barbares. « L'hostilité, contre la foi des traités, mais précédée d'une décla- « ration de guerre, de quelque prétexte qu'elle ait été palliée, « serait d'une injustice révoltante si l'usage n'en avait été si fré- « quent, et si presque toutes les Puissances n'en avaient à rougir. « L'hostilité sans déclaration de guerre, *contre un peuple voisin « qui sommeille tranquillement sur la foi des traités, le droit des*

avoue d'ailleurs que le cabinet de Versailles ne se détermina pas, *par ce seul motif*, à s'unir aux Américains : outre les *motifs justificatifs* exposés dans le manifeste qu'il publia, il avait un motif secret, savoir la diminution de la Puissance de la Grande-Bretagne, par la perte de ses colonies, et la réparation pour la France d'une partie des sacrifices arrachés par la paix de 1763. (*Voir* Livre II, chap. IV et VII.)

[1]) On doit regretter de rencontrer cette expression au milieu des paroles chaleureuses par lesquelles l'abbé Raynal flétrit la rupture sans déclaration : le droit des gens n'est point *une chimère*; toutes les nations civilisées doivent désirer ou vouloir qu'il soit et reste *une vérité*, une sorte de code qui réunisse les doctrines que les États doivent respecter et pratiquer, les *dogmes* politiques internationaux dont la stricte observation devient un devoir sacré pour tous les États, grands et petits.

« *gens*, un commerce réciproque de bienveillance, des mœurs civi-« lisées, le même Dieu, le même culte, le séjour et la protection de « ses citoyens dans la contrée ennemie, le séjour et la protection des « citoyens de l'ennemi secret dans la sienne, est un crime qui serait « traité entre les sociétés, comme l'assassinat sur les grandes routes, « dans chacune d'elles, et contre lequel, s'il y avait un code exprès, « *comme il y eu a un tacite* [1]), formé et souscrit entre toutes les « nations, on lirait : *qu'on se réunisse contre le traître et qu'il soit « exterminé de dessus la surface de la terre !* Celui qui le commet, « jaloux sans frein et sans pudeur de son intérêt, montre qu'il « est sans équité, sans honneur ; qu'il méprise également et le « jugement du présent et le blâme de l'avenir ; et qu'il tient plus « à son existence entre les nations qu'à son rôle dans l'histoire. »

Dans son style quelque peu déclamatoire, l'abbé Raynal dont l'opinion mérite d'ailleurs d'être recueillie, a exprimé la même pensée que Gérard de Rayneval a su réduire en un aphorisme du droit des gens : « Une guerre sans déclaration, c'est la guerre « des pirates et des flibustiers ! »

§ 5.

De l'embargo mis, par la Puissance qui déclare la guerre, dans ses ports, sur les bâtiments de guerre de la nation ennemie.

Au titre II, § 49, nous avons expliqué ce que l'on entend par *embargo*, arrêt de prince, ou arrêt par ordre de Puissance.

Il est arrivé, trop fréquemment, que l'embargo ait été mis par un souverain sur tous les bâtiments qui se trouvaient dans ses ports au moment où il déclarait la guerre, et qui appartenaient aux sujets du prince auquel s'adressait cette déclaration (§§ 1 et 3); les traités publics se sont efforcés de faire abandonner cet injuste moyen de nuire à l'ennemi.

L'embargo prononcé en semblable circonstance est borné quelquefois au *séquestre* des bâtiments jusqu'à la paix ; il peut aussi être suivi de la *confiscation* des bâtiments et de leur vente au profit du trésor public.

Au reste, l'usage des nations (quand un traité dont elles respectent les dispositions ne l'a pas modifié), de saisir dans les ports, au moment de la déclaration de guerre, les bâtiments de la nation devenue momentanément ennemie qui peuvent s'y trouver,

[1]) Le droit des gens n'est donc point *une chimère*, puisque ce code tacite existe.

est un droit qui n'a été que bien rarement contesté ; usage déplorable et brutal, auquel devrait être substitué à jamais dans le droit public de chaque État en particulier, le principe libéral, plus conforme à la justice et à l'humanité, consacré par un grand nombre de traités, et qui consiste à accorder un délai de six mois ou d'un an aux négociants de la nation devenue ennemie, pour retourner dans leur patrie avec leurs vaisseaux et leurs propriétés (§ 6).

A cette occasion, nous devons rappeler, mais avec regret, car la France est notre patrie et nous voudrions trouver, en toutes circonstances, son gouvernement juste, lorsque nous avons, si fréquemment, à gémir de trouver ses habitants ingrats, légers et inconséquents ; à cette occasion, disons nous, nous devons rappeler avec regret que le décret impérial du 6 octobre 1806 a prononcé contre les bâtiments prussiens qui se trouvaient dans les ports français, la saisie et la confiscation, le jour même où l'empereur Napoléon déclara au Roi Frédéric-Guillaume III la guerre à laquelle mit fin le traité qui fut signé à Tilsit, en 1807.

« La détention en cas de rupture », dit Gérard de Rayneval, « d'un navire entré dans un port à l'ombre de la paix et sous la « sauvegarde des traités, est une surprise, un acte de perfidie « qui sape par leurs fondements les rapports qui doivent exister « de nation à nation. »

Il eût été plus généreux de la part du gouvernement français de ne pas faire l'application d'un droit de souverain belligérant (en l'absence d'un traité qui le lui aurait interdit sans doute); il eût été plus digne de l'homme éminent qui régnait en France de s'abstenir de prononcer la confiscation des bâtiments prussiens, dédaignant de cette sorte d'user d'un droit, incontesté, mais barbare, dont l'origine remonte à un temps où la force l'emportait fréquemment sur la justice, et que repousse la civilisation plus avancée de notre époque. [1])

En certaines circonstances, l'embargo est uniquement une interdiction de commerce par voie de coërcition, ainsi qu'il arriva à l'époque de la séparation de la Belgique et de la Hollande, en 1830, 1831 et 1832 ; on peut consulter sur ce point le traité du 22 août 1832, entre la France et la Grande-Bretagne, pour l'exécution du traité du 15 novembre 1831.

Un grand nombre de traités (nous avons indiqué les principaux

[1]) *Voir* à la 2e section du § 10 les déclarations de la France en 1854, concernant le délai accordé aux bâtiments russes.

au titre II, § 49), ont stipulé que les bâtiments neutres, non plus que leurs équipages et les passagers embarqués à leur bord, ne pourront être employés contre leur gré par le souverain territorial dans les ports duquel ils se trouvent, pour aucune expédition militaire et pour aucun transport, *sous aucun prétexte.*

§ 6.

Délai après rupture accordé aux négociants pour se retirer; et pour assurer la non-confiscation des marchandises chargées de bonne foi sur des bâtiments de la nation devenue momentanément ennemie, dans l'ignorance de la rupture de la paix.

Pour prévenir les confiscations, en cas de rupture entre les souverains signataires, les traités stipulent ordinairement, d'une part, qu'un délai sera accordé aux négociants, sujets de l'un des souverains contractants, qui se trouvent sur le territoire de l'autre, pour se retirer avec leur famille, leurs bâtiments et leurs propriétés et marchandises, sans dommage ni obstacle, sous la sauvegarde de sauf-conduits; d'autre part, pour assurer *la non-confiscation* des marchandises (même celles réputées contrebande de guerre), qui auraient été chargées de *bonne foi,* depuis la déclaration de guerre, mais avant que cette déclaration fut connue par les chargeurs.

Dans ce dernier cas, le délai est proportionné *à la distance des lieux*; nous n'en citerons qu'un seul exemple, parceque ce délai est ordinairement déterminé dans les mêmes limites de temps et de distance que celui dont nous aurons à parler (§ 37), pour *la restitution des prises* faites après la publication de la paix. Le délai accordé aux navires ayant formé leur chargement *avant que la rupture de la paix ne fut connue dans le port d'expédition,* ou en d'autres termes le délai pour la franchise des chargements faits après la déclaration de guerre, a été fixé comme il suit par le traité conclu le 24 février 1677, entre les cours de France et de la Grande-Bretagne: six semaines pour les ports situés entre Thesondings (en Norvège) et Tanger; deux mois et demi pour les ports de la Méditerranée; huit mois pour tous les autres ports que ceux indiqués. [1])

[1]) S'il était nécessaire de fixer de nouveaux délais, aujourd'hui que les communications par la *vapeur* et la télégraphie électrique sont devenus aussi rapides, il est probable qu'ils seraient moins étendus, de la part de la France et de l'Angleterre, au moins pour les ports de la Méditerranée.

Mais si trop fréquemment on a vu le gouvernement anglais, au mépris du droit des gens et des traités, dont l'exécution devrait être considérée comme sacrée, ordonner à ses vaisseaux de s'emparer des navires étrangers avant toute déclaration préalable de rupture (*voir* chap. IV, VII, XI et XXVI du Livre II), on peut comprendre pourquoi les corsaires anglais se sont, en général, montrés peu scrupuleux d'arrêter des bâtiments chargés avant que la rupture de la paix fut connue au lieu du chargement, et de s'approprier, sans que jamais leur gouvernement les ait obligés à restitution, les marchandises appartenant à des tiers, sujets de souverains étrangers. C'est ainsi qu'en 1744, le capitaine Talbot, qui voyageait de conserve avec un autre corsaire de sa nation, s'empara de deux navires de St.-Malo, *frétés par des Espagnols avant que la guerre eût été déclarée entre la France et l'Angleterre,* et qui croyaient revenir en sûreté en France. A bord de l'un des deux navires capturés contre l'esprit du droit des gens et *la lettre des traités,* se trouvait un gouverneur espagnol, revenant du Pérou, et qui s'était vu dans la nécessité de fréter des bâtiments d'une nation en paix avec l'Angleterre, quand sa propre nation se trouvait en état de guerre avec cette Puissance : il rapportait en Europe, tant en or et en argent qu'en marchandises précieuses, pour une valeur de plus de vingt six millions de francs ; un troisième navire français qui faisait partie de la suite du gouverneur espagnol, et qui était encore plus richement chargé que les deux autres, parvint à échapper au corsaire compagnon du capitaine Talbot, qui conduisit sa riche capture à Bristol. Chaque matelot des deux équipages reçut pour sa part de prise 850 guinées (plus de 12,000 francs), et chacun des deux capitaines corsaires 3,500 guinées (près de 92,000 francs) ; le reste de la prise, appartenant aux armateurs, fut transporté de Bristol à Londres, triomphalement en quelque sorte, sur quarante trois chariots, et fut versé, *à titre de prêt fait à l'État,* dans les caisses du trésor public. C'est l'espérance de captures semblables, c'est le souvenir de celles qui ont été faites par d'autres corsaires, qui développent le sentiment de cupidité des armateurs, exaltent l'imagination des équipages des corsaires armés en course, et les rendent en tout semblables à ces cruels flibustiers qui étaient devenus l'effroi de la navigation commerciale dans la mer des Antilles. (*Voir* Livre II, chap. XXXVI, §§ 3 et 4.)

Dans le premier cas, c'est-à-dire *le départ des négociants, en toute sûreté et liberté,* en cas de rupture, la limite du délai qui leur est accordé a été diversement fixée par les traités : plusieurs

traités ont même déclaré que les négociants de chacune des nations contractantes établis sur le territoire de l'autre, pourront, malgré la déclaration de guerre, *rester et continuer leur commerce.*

Quelques traités ont déterminé un délai plus long pour les négociants établis dans l'intérieur du pays, que pour ceux qui avaient fixé leur résidence dans les ports.

Les traités de la fin du 17e siècle et ceux qui ont été conclus dans le 18e, ont adopté généralement un délai de *six mois* :

1659, traité entre la France et l'Espagne ; — 1663, la France et le Danemarck ; — 1665, l'Espagne et l'Angleterre ; — 1667, la France et l'Angleterre ; — 1697, la France et l'Espagne ; — 1713, la France et la Grande-Bretagne ; — 1713, l'Espagne et la Grande-Bretagne ; — 1715, l'Espagne et le Portugal ; — 1725, l'Espagne et l'Autriche ; — 1742, la France et le Danemarck ; — 1778, la France et les États-Unis.

Divers traités, signés aux mêmes époques, ont fixé un délai plus étendu :

1678, 1697 et 1713,	entre la France et la Hollande	—	neuf mois ;
1679,	entre la Hollande et la Suède	—	» »
1782,	» la Hollande et les États-Unis	—	» »
1783,	» les États-Unis et la Suède	—	» »
1784,	» la Russie et la Grande-Bretagne	—	un an ;
1766, 1783,	entre les mêmes Puissances	—	» » *au moins* ;
1782,	entre le Danemarck et la Russie	—	» »
1785,	» l'Autriche et la Russie	—	» »
1787,	» les Deux-Siciles et la Russie	—	» »
1787,	» la France et la Russie	—	» »
1795,	» l'Espagne et les États-Unis	—	» »
1798,	» le Portugal et la Russie	—	» »
1642,	» le Portugal et l'Angleterre	—	deux ans ;
1742,	» les Deux-Siciles et la Suède	—	» »
1748,	» le Danemarck et les Deux-Siciles	—	» »
1753,	» les Deux-Siciles et la Hollande	—	» »
1789,	» le Danemarck et Gènes	—	» »

Depuis le commencement du 19e siècle, les termes de *six mois* et d'*un an* se sont reproduits :

1800,	traité entre la France et les États-Unis	—	six mois ;
1801,	» » la Russie et la Suède	—	un an ;
1818,	» » le Danemarck et la Prusse	—	» »

Mais le plus grand nombre des traités signés depuis trente ans, portent qu'il sera accordé un délai *d'une année* aux négociants établis dans l'intérieur du pays, et de *six mois*, à ceux qui sont fixés dans les ports; ce sont notamment les traités qui ont été conclus en :

1825, entre les États-Unis et Guatémala; — 1826, la Grande-Bretagne et les États-Unis; — 1827, les Pays-Bas et le Mexique; — 1827, le Danemarck et le Mexique; — 1828, le Mexique et les Villes anséatiques; — 1832, le Chili et la Russie; — 1839, les États-Unis et l'Équateur; — 1840, la Sardaigne et l'Uruguay; — 1841, le Mexique et les Villes anséatiques; — 1842, le Mexique et l'Autriche; — 1843, la France et l'Équateur; — 1846, la France et la Nouvelle-Grenade.

Le traité de 1842, entre l'Uruguay et la Grande-Bretagne, fixe les délais à *neuf* et *quatre mois* seulement; celui de 1843, entre la France et Vénézuéla, le porte à six mois.

La plupart des traités qui ont établi les délais d'*un an* et de *six mois*, selon que les négociants ou commerçants seraient fixés dans l'intérieur du pays ou dans les ports, ajoutent d'ailleurs que *les autres citoyens de toute classe pourront continuer de séjourner dans les pays.* Il n'existe pas de motifs sérieux pour refuser cette faculté aux négociants qui voudraient en réclamer le bénéfice : les négociateurs n'ont très certainement pas eu pour but de leur faire une obligation de quitter le pays dans le délai indiqué, mais, uniquement, *de leur créer le droit de se retirer sans obstacle avec leur propriété,* s'ils le jugeaient à propos.

Quelques traités se sont montrés plus libéraux, en effet, ou plus précis, en stipulant que les sujets respectifs de chacun des souverains contractants, pourront continuer de séjourner sur le territoire de l'autre et de s'y livrer à leur commerce et à leurs occupations, sans aucune entrave (ainsi que nous l'avons dit plus haut), aussi longtemps qu'ils ne troubleront pas la tranquillité publique et que leur conduite ne mettra pas l'autorité locale dans la nécessité de les expulser, auquel cas un délai pour se retirer, avec des sauf-conduits, leur sera accordé : ce délai a été fixé à six, huit et onze mois, à partir du jour où la signification leur sera faite par l'autorité.

Au nombre des traités qui renferment cette clause, nous pouvons citer, notamment, ceux qui ont été conclus :

En 1686 et 1786, entre la France et la Grande-Bretagne; — 1794, entre les États-Unis et la Grande-Bretagne; — 1806,

les mêmes Puissances; — 1810, le Portugal et la Grande-Bretagne; — 1825, la Grande-Bretagne et Rio de la Plata; — 1826, la France et le Brésil; — 1827, le Brésil et la Grande-Bretagne; — 1827, le Brésil et la Prusse; — 1828, le Brésil et le Danemarck; — 1831, le Mexique et la Saxe; — 1836, les États-Unis et le Pérou; — 1837, Vénézuéla et les Villes anséatiques; — 1842, la Grande-Bretagne et l'Uruguay; — 1843, la France et la république de Vénézuéla.

§ 7.

Des consuls au moment de la rupture de la paix entre l'État qui les a institués et celui qui les avait admis. — Des consuls dans les ports neutres.

Il arrive quelquefois que les relations diplomatiques soient interrompues entre deux nations, sans que les fonctions consulaires et les rapports commerciaux soient suspendus par cette circonstance.

C'est ainsi, par exemple, que lorsque la légation de Portugal, en France, dût se retirer en 1833, le ministère portugais notifia, le 20 avril, au chargé d'affaires et consul général de France à Lisbonne, la suspension de son caractère diplomatique, *comme chef de légation,* en lui annonçant en même temps qu'il pourrait continuer à remplir, comme par le passé, ses fonctions *en qualité de consul général.*

A l'époque où des croisières françaises et anglaises s'opposaient, en 1832 et 1833, à la sortie des ports des Pays-Bas, des bâtiments appartenant à cette nation, la France et la Grande-Bretagne avaient des consuls à Rotterdam, à Amsterdam, etc. en plein exercice de leurs fonctions.

Les exemples de cette nature sont fréquents. (*Voir* Livre II, chap. XXX.)

Mais quand la rupture entre les cours n'est pas bornée *à la suspension des relations diplomatiques,* ou de légations ; quand il y a déclaration positive de guerre, les fonctions consulaires elles-mêmes cessent et les consuls sont dans le cas de quitter le territoire des princes dont ils tenaient *l'exequatur.*

En pareil cas, toutefois, les consuls doivent attendre que leur gouvernement leur ait prescrit de suspendre leurs fonctions et de rentrer dans leur patrie; ou bien que le gouvernement local leur ait, officiellement, notifié qu'ils eûssent à se retirer, en leur envoyant les passeports nécessaires à cet effet.

Quant aux consuls qui résident dans les ports des Puissances *neutres*, leurs fonctions reçoivent en temps de guerre un développement d'action et de surveillance, qui réclame, de leur part, une grande impartialité, beaucoup de mesure, du tact et un sentiment réel de justice. En vertu des réglements particuliers de leur gouvernement, les consuls ont généralement, en effet, à intervenir dans les affaires de *prises* effectuées par les bâtiments de guerre et par les corsaires de leur nation, et que ceux-ci ont conduites dans les ports neutres où ces consuls exercent leurs fonctions, soit pour en faire constater la légalité, soit pour prononcer le jugement de *bonne prise*, ou de *main-levée*. Il peut, d'ailleurs, être fait appel de leur arrêt aux tribunaux compétents de leur pays. (*Voir* § 28, et Livre II, chap. XIII.)

§ 8.

Des droits et des devoirs des belligérants. [1])

Toute nation en état de guerre contre une ou plusieurs autres nations a des droits à exercer et des devoirs à remplir.

Ces *droits* ne sont respectés qu'autant que les *devoirs* sont observés: entre les nations, il y a réciprocité de droits et réciprocité de devoirs.

Ces droits et ces devoirs n'existent pas uniquement entre les belligérants et les neutres; ils existent aussi entre les belligérants eux-mêmes.

L'état de guerre donne à une Puissance belligérante le droit d'affaiblir et de subjuguer son ennemi, en s'opposant à ce qu'il reçoive des munitions et des secours, de même qu'en employant la force; mais ce droit ne l'affranchit pas du devoir de ne recourir, pour atteindre ce but, *qu'aux seuls moyens approuvés par l'honneur, la justice et l'humanité, autant et aussi loin que l'état de guerre, la défense, le droit de propre conservation peuvent le permettre*: l'injustice ou la cruauté d'un ennemi ne saurait justifier l'injustice ou la cruauté, à titre de représailles.

Le but de la guerre est la paix; mais une paix qui amène la reconnaissance du droit méconnu, de l'injustice commise, de l'injure restée sans réparation: or, si, pour obtenir ce résultat, les voies de coërcition sont admises comme étant les conséquences du droit de guerre qui appartient à chaque État, en vertu de son indépendance, les moyens coërcitifs que la guerre maritime autorise ne doivent pas dépasser les limites du droit rigide, sans toucher jamais, celles des cruautés inutiles. Au nombre des moyens

[1]) *Voir* §§ 9 à 15, 18 à 21, 23 et 24.

coërcitifs que les lois de la guerre maritime avouent, on doit placer : la conquête des colonies, sans l'accompagner de l'incendie volontaire des villages, ou des récoltes sur pied, ni du pillage, ni du meurtre des habitants ; les combats entre les forces navales ; la capture des vaisseaux, et leur destruction au besoin, en sauvant, toutefois, les équipages des navires que la nécessité a contraint de couler à fond ; le blocus strict des ports, villes fortifiées et places d'armes de l'ennemi ; le bombardement des villes assiégées, moyen extrême dont les habitants sont les premières victimes et auquel l'assiégeant ne doit avoir recours que lorsque tout autre moyen de succès lui manque ; les contributions de guerre (§ 24).

D'autres droits reconnus aux belligérants, d'autres moyens de nuire à l'ennemi existent encore, que nous repoussons parcequ'ils sont *injustes* : ils consistent à saisir les bâtiments de l'ennemi ancrés dans les ports de la nation qui déclare la guerre ; à s'emparer des bâtiments de la nation momentanément ennemie, que la tempête a poussés sur la côte, ou qui se sont présentés dans les ports, de bonne foi, et dans l'ignorance de la rupture de la paix. (*Voir* Livre II, chap. XII.)

Les devoirs des belligérants entr'eux dérivent de la justice, de l'humanité dans l'emploi des moyens de coërcition, et *du respect pour les traités* qui, en prévision de la rupture de la paix, ont stipulé en faveur des négociants de chacune des nations contractantes, établis sur le territoire de l'autre ; en faveur également des passagers, des prisonniers de guerre, des chargements faits avant la rupture de la paix, ou postérieurement et lorsque la déclaration de guerre n'était pas encore connue dans les ports d'expédition. (*Voir* §§ 4, 5, 6.)

L'état de guerre donne également aux belligérants des droits que les *neutres* reconnaissent ; mais le droit des gens leur impose, en même temps, des devoirs envers ceux-ci.

Les belligérants ne peuvent, sans violer toutes les lois de la justice et les droits qui sont les attributs de l'indépendance des nations, exiger que les neutres suspendent toute espèce de relations commerciales avec les ports des nations en guerre.

Aucune nation belligérante ne peut non plus, sans porter atteinte au droit des gens, sans manquer à sa propre dignité comme nation civilisée, sans violer les droits de souveraineté des nations neutres, poursuivre et capturer un bâtiment en deça de la limite de *la mer territoriale* de ces nations ; ni, par une suite de vexations et d'exigences, porter ou forcer les neutres à épouser sa cause et à prendre part aux hostilités. (*Voir* § 23, et page 97.)

Mais s'il doit respecter les droits des neutres, tout État belligérant est de son côté en droit d'exiger que les neutres se maintiennent sur la ligne d'une stricte neutralité, et qu'ils ne portent aucunes munitions de guerre à leurs ennemis, ni aucuns renforts de troupes : de là, l'interdiction de toute communication des neutres avec les ports bloqués et les villes assiégées, la confiscation des marchandises dites de *contrebande de guerre*, et dès lors la nécessité pour les belligérants de *faire visiter*, par leurs vaisseaux armés, les navires de la marine commerciale des États restés neutres (§ 15), à l'exception de ceux de ces navires qui voyagent sous convoi, dans le but de reconnaître la nature de leur chargement et le lieu de leur destination.

§ 9.

De la neutralité ; des droits et des devoirs des États neutres. [1] — *De la neutralité armée.* [2]

« La neutralité », dit Azuni, « est la continuation de l'état pa-« cifique d'une Puissance qui, lorsqu'il s'allume une guerre entre « deux ou plusieurs nations, s'abstient absolument de prendre au-« cune part à leur contestation. »

Quand une Puissance conserve scrupuleusement la plus grande neutralité en temps de guerre ; quand elle ne prend aucune part aux contestations des parties belligérantes, et qu'elle ne favorise les efforts d'aucune d'elles en lui faisant parvenir des secours en hommes ou en armes, et en s'abstenant de toute communication avec les commandants des forces navales non plus qu'avec ceux des villes de guerre, des forteresses, des citadelles, et des ports ou forts bloqués ; quand elle n'autorise aucun de ses nationaux à prendre de commissions ou lettres de marque de l'un des États belligérants, ce qui serait une violation manifeste de la neutralité (*voir* § 21 du titre III) ; cette Puissance a droit, de la part des belligérants, à tous les égards et procédés qui appartiennent à sa dignité et à son indépendance ; au respect qui est dû à son pavillon, ainsi qu'à la liberté de son commerce maritime dans la limite *des restrictions* que le droit public et le droit conventionnel ont tracées pour les temps exceptionnels de guerre. (*Voir* § 10, 2e section.)

[1]) *Voir* Livre II, chap. XXI.

[2]) *Voir* Livre II, chap. VII et XXIII.

Si l'état de guerre détruit la liberté de la mer à l'égard des nations en guerre, il n'en est pas de même, en effet, à l'égard des nations neutres : l'usage de la mer reste *libre* pour elles, mais il cesse d'être illimité.

Les bâtiments des nations neutres continuent de fréquenter les ports des États en guerre, à l'exception des ports bloqués ; ils peuvent y porter toutes les marchandises qui composent habituellement leurs chargements en temps de paix, moins celles réputées *contrebande de guerre* ; ils ont même le privilège de pouvoir transporter les marchandises appartenant à des négociants des nations en guerre, et ce privilège (malgré les atteintes fréquentes qui lui ont été portées) est adopté et reconnu comme un principe positif du droit maritime des nations, par tous les gouvernements, moins celui peut-être de la Grande-Bretagne, lequel toutefois a rendu plusieurs fois hommage à la doctrine de *l'immunité du pavillon* en l'introduisant dans les traités publics que cette Puissance maritime a conclus. (*Voir* § 10, 1re et 2e section, ainsi que le Livre II, chap. VII, § 2.)

En 1780, la Russie proposa aux diverses Puissances l'adoption de principes propres à assurer le libre commerce des neutres : ces principes furent acceptés par la France, l'Autriche, l'Espagne, les États-Unis, les Deux-Siciles, le Portugal, la Suède, le Danemarck, la Hollande : la réponse de la Grande-Bretagne fut ambigue.

Restées neutres dans la guerre qui existait à cette époque, entre la France, l'Espagne, la Hollande et les États-Unis, d'une part, et la Grande-Bretagne, d'autre part, les Puissances du Nord formèrent, à la voix de la Russie, sous le nom de *neutralité armée*, une ligue pour la protection de leur commerce maritime pendant la guerre. (*Voir* titre II, § 54, et Livre II, chap. VII.) [1]

La déclaration de la Russie, en date du 28 février 1780, pose les règles suivantes :

« 1° Les vaisseaux neutres pourront naviguer librement de port en port et sur les côtes des nations en guerre.

« 2° Les effets appartenant aux sujets desdites Puissances en guerre seront libres sur les vaisseaux neutres, à l'exception des marchandises de contrebande.

[1]) Déjà, en 1693, la Suède et le Danemarck formèrent *une ligue de neutralité armée*, en vue de s'opposer à la mise à exécution de la mesure adoptée par la Hollande et l'Angleterre, contre la France, d'un *blocus fictif* des côtes de cette Puissance et de l'interdiction de tous rapports commerciaux avec ses ports ; cette ligue eut un heureux résultat.

« 3° L'impératrice se tient, quant à la fixation de celles-ci, à ce qui est énoncé dans les art. 10 et 11 de son traité de commerce avec la Grande-Bretagne, en étendant ces obligations à toutes les Puissances en guerre.

« 4° Pour déterminer ce qui caractérise un port bloqué, on n'accordera cette dénomination qu'à celui où il y aura, par les dispositions de la Puissance qui l'attaque avec des vaisseaux arrêtés et suffisamment proches, un danger évident d'entrer.

« 5° Ces principes serviront de règle dans les procédures et les jugements sur la légalité des prises.

« S. M. I. les manifestant (ces principes), ne balance point à déclarer que pour les maintenir et afin de protéger l'honneur de son pavillon, la sûreté du commerce et de la navigation de ses sujets contre qui que ce soit, elle fait appareiller une partie considérable de ses forces maritimes. Cette mesure n'influera cependant d'aucune manière sur la stricte et rigoureuse neutralité qu'elle a saintement observée, et qu'elle observera tant qu'elle ne sera provoquée et forcée de sortir des bornes de modération et d'impartialité parfaite. Ce n'est que dans cette extremité que sa flotte aura ordre de se porter partout où l'honneur, l'intérêt et le besoin l'appelleront. »

§ 10.

De l'immunité du pavillon ; de la franchise des marchandises et de leur confiscation. [1])

Les sages mesures adoptées par la France et la Grande-Bretagne, en 1854, à l'occasion de la guerre déclarée par ces deux Puissances à la Russie, ayant apporté une heureuse modification au principe, suivi jusqu'à présent, et qui prononce la confiscation des marchandises, sans distinction d'origine, trouvées à bord des bâtiments ennemis, il nous faut partager ce paragraphe en deux sections.

Dans la première section nous placerons, sans y apporter aucun changement, le § 10 *tel que nous l'avions tracé il y a plus de quatre années*, en 1850, c'est-à-dire l'exposé des doctrines généralement admises et observées entre les nations en ce qui concerne et l'immunité du pavillon et le sort réservé aux marchandises trouvées à bord des bâtiments visités, selon que le navire

[1]) *Voir* Livre II, chap. XVI, § 3.

qui les porte appartient aux États belligérants ou bien aux États restés neutres.

Dans la seconde section, nous dirons les modifications introduites en 1854, à l'occasion de la guerre déclarée à la Russie, dans les usages maritimes consacrés par les traités publics.

SECTION PREMIÈRE DU § 10.

Principes consacrés par les traités publics en ce qui concerne le commerce maritime des neutres ; droits des belligérants ; franchise des marchandises, et leur confiscation selon leur origine et le pavillon du bâtiment sur lequel elles ont été embarquées. [1])

Le pavillon sous lequel navigue un bâtiment doit, s'il appartient à une nation neutre, assurer son indépendance, et cette indépendance ne saurait recevoir de restriction qu'en ce qui concerne les marchandises dites de *contrebande de guerre,* dont le transport est interdit : hors ce seul cas exceptionnel, en ce qui concerne le chargement, et le blocus, dont il sera parlé dans le § 11, l'indépendance commerciale des États neutres reste entière : toute atteinte qui lui serait portée, serait une violation du droit maritime des nations et une injure. Le pavillon indépendant doit donc faire participer à son indépendance tout ce qu'il couvre, de même que le pavillon ennemi emporte, *selon l'usage reçu et pratiqué* jusqu'à présent, avec la confiscation du bâtiment celle de toutes les marchandises qui y sont chargées, quelle que soit dans les deux cas la nation à laquelle ces marchandises appartiennent. (*Voir* Livre II, chap. III.)

Le premier de ces principes est sage et juste ; il se résume par les mots : « Le pavillon couvre la marchandise ». Le second est-il aussi sage, aussi juste ?

Nous ne le pensons pas. Il existe toutefois : il est pratiqué par le plus grand nombre des États et consacré par les traités publics. [2])

[1]) *Voir* § 38 et Livre II, chap. XVI, § 3.

[2]) Posons un exemple : La France est en guerre avec la Grande-Bretagne ; l'Espagne, restée neutre, a le droit de continuer son commerce maritime : n'a-t-elle pas, dès lors, le droit d'employer, pour le transport de ses marchandises *les vaisseaux de ses amis* ? On devrait le croire. Un négociant espagnol, mettant à profit la neutralité dans laquelle est restée sa patrie, veut envoyer une partie de marchandises de Barcelone en Russie, Puissance restée neutre également ; il emploie à cet effet un bâtiment anglais. Celui-ci est capturé par un bâtiment français ; le bâtiment est *de bonne prise* ; la loi française, et la doctrine admise par les traités publics le veulent également. Mais quel droit, dérivant de la justice, de l'équité, de la raison, avait le bâtiment français capteur sur la marchandise espagnole, venant d'Espagne,

Le *Consulat de la mer* avait, au 14e siècle, établit le principe de la restitution de la marchandise d'une nation amie, trouvée sur un bâtiment ennemi ; ce principe, sage selon nous, juste sans aucun doute, a été pratiqué jusqu'au milieu du 17e siècle, et l'ordonnance française de 1650 l'avait admis.

Plus tard, c'est-à-dire à une époque plus rapprochée de nous, l'ordonnance de 1681, cette œuvre si admirable *sur tant de points,* abandonna cependant la doctrine de 1650, et fit revivre celle bien opposée qu'avaient adoptée les ordonnances de 1533 et 1543, rendues par François Ier, et de 1584, rendue par Henry IV, savoir : « *que la robe d'ennemi confisque celle d'ami* », en d'autres termes, que les marchandises, sans égard pour la nationalité des propriétaires, sont confisquées sous pavillon ennemi.

Mais l'ordonnance de 1681 étendit plus encore le principe de la confiscation : elle déclare, en effet, que tous navires qui se trouveront chargés d'effets appartenant aux ennemis, ainsi que les marchandises des sujets français et des princes alliés qui s'y trouveront, seront de bonne prise, les marchandises de l'ennemi à bord d'un bâtiment neutre *rendant ennemi le navire qui les porte.*

L'arrêt du conseil du 26 octobre 1692, et l'art. 5 du réglement du 23 juillet 1704, confirmèrent cette doctrine trop sévère et trop absolue ; on lit, en effet, dans le réglement de 1704 : « S'il se trouve sur les vaisseaux neutres des effets appartenant « aux ennemis de Sa Majesté, les vaisseaux et tout le chargement « seront de *bonne prise.* »

Le réglement du 21 octobre 1744 reproduit la même doctrine ; mais, par l'art. 5, il y fait dérogation en vue de traités conclus avec diverses Puissances, en déclarant que les effets ennemis seront seuls confisqués et que le bâtiment neutre qui les portait sera relâché : c'était faire retour, par application exceptionnelle, aux principes posés par le *Consulat de la mer.*

Les doctrines sur la confiscation, de 1681 et de 1704, étaient surtout particulières à la France et à l'Espagne ; les usages pratiqués ailleurs ne portaient que sur les marchandises ennemies :

pays ami de la France, voyageant sur un bâtiment d'une nation *amie de l'Espagne,* et destinée à des négociants russes, résidant en Russie, sujets d'une Puissance *amie des deux nations belligérantes,* l'Angleterre et la France, amie également de la nation espagnole restée neutre comme la Russie ? Le négociant espagnol a employé pour le transport de sa marchandise, à une époque de guerre entre deux nations, restées, l'une et l'autre, amies de sa propre nation, un bâtiment qu'il eût employé pendant la paix ; les conditions de transport ont-elles changé pour le négociant espagnol établi à Barcelone et pour le négociant russe demeurant à Odessa, parceque la France et l'Angleterre sont en guerre ; parcequ'une difficulté se sera élevée entre un gouverneur anglais à la Jamaïque, et un gouverneur français à la Martinique ?

conformément aux dispositions du *Consulat de la mer*, la marchandise ennemie trouvée sur un bâtiment neutre était confisquée, mais le bâtiment lui-même restait libre.

Vattel, dont les opinions, comme publiciste, font encore autorité dans un grand nombre de circonstances, avait adopté la doctrine du *Consulat de la mer* ; il a dit, dans son ouvrage sur le droit des gens, que s'il se trouve sur un vaisseau neutre des effets appartenant aux ennemis, on s'en saisit par le droit de la guerre, mais que naturellement on doit payer le maître du vaisseau qui ne peut souffrir de cette saisie.

Des lois de représailles rendues par le gouvernement français, en 1796 et 1797, déclarèrent de bonne prise les bâtiments neutres chargés de marchandises ennemis : l'injustice *que décrète* un gouvernement ne saurait être justifiée par l'injustice dont un autre gouvernement s'est rendu coupable. Il eût certes été préférable que le gouvernement français n'eût pas violé les principes consacrés par le sage réglement du 26 juillet 1778, lequel prit l'initiative en faveur du commerce des neutres, en faisant entrer dans la législation nationale un principe que la France avait déjà tracé dans un grand nombre de traités et qui fut inscrit d'une manière explicite et nette dans ses traités de 1783 et 1786, avec la Grande-Bretagne, et de 1787, avec la Russie (*voir* Livre II, chap. VII); mais du moins si le gouvernement français se vit forcé de déserter, par voie de représailles, les principes qu'il avait professés, il ne tarda pas à revenir aux doctrines du réglement de 1778.

Avant d'avoir adopté le double principe actuellement en vigueur :

1° Le pavillon ami ou neutre couvre la marchandise, quelle que soit son origine, quels que soient ses propriétaires (pourvu qu'il ne s'agisse pas de *contrebande de guerre*) ;

2° Les marchandises placées sous pavillon ennemi, quelle que soit leur origine et quels que soient leurs propriétaires, sont confisquées et suivent le sort du bâtiment capturé.

Le droit maritime des nations, on vient de la voir par tout ce qui précède, a traversé des phases bien diverses.

Plusieurs réglements particuliers, promulgués par les Puissances maritimes, ont consacré ces doctrines ; nous donneront plus loin les principaux (§ 38).

Un grand nombre de traités publics conclus depuis deux cents ans, renferment également des clauses positives qui les adoptent.

Il n'y a certes aucune relation naturelle entre les deux principes : « bâtiments libres, marchandises libres » ; — « bâtiments

ennemis, marchandises ennemis » ; — avec l'un, la liberté absolue ; avec l'autre, la confiscation absolue.

Mais ils ont été associés comme des conséquences équivalentes et réciproques, l'une des droits des neutres, l'autre des droits des belligérants, dans le but de simplifier, dit H. Wheaton, l'examen des preuves de propriété *en laissant tout dépendre de la nationalité du navire.*

C'est en vertu de cette association de principes (et malgré le peu de justice réelle que présente le second, en prononçant la confiscation de la marchandise trouvée sur le bâtiment ennemi, *quelle que soit son origine et quels que soient ses propriétaires*), que, dans l'exemple que nous avons posé plus haut, le négociant espagnol, neutre, expédiant sa marchandise pour un port d'une nation neutre, à bord d'un navire de l'une des Puissances belligérantes, s'expose à la voir saisie et confisquée par un armateur français, pour l'avoir chargée sur un bâtiment de la nation en guerre avec la France, bien que l'Espagne soit restée l'amie de la France et de l'Angleterre, et que la Russie, pour laquelle cette marchandise est destinée, soit restée, de son côté, l'amie des deux nations belligérantes.

Ce serait nous exposer à donner beaucoup trop d'étendue, sans utilité réelle, à ce paragraphe que d'indiquer les quatre vingt ou cent traités, ou adhésions données à ces traités, qui ont reconnu *que le pavillon couvre la marchandise.*

Nous nous bornerons au relevé suivant :

Depuis 1646 jusqu'en 1846, la France a stipulé ce principe dans *vingt quatre traités* ; trois traités seulement conclus par cette Puissance portent que le pavillon ne couvrira pas la marchandise : ce sont ceux de 1716 et 1769, avec les Villes anséatiques, et de 1779, avec le Mecklenbourg-Schwerin ; or, il est évident que la France, dans ces circonstances exceptionnelles, ne devant pas retirer du principe de réciprocité commerciale qui fait la base des traités de 1716, 1769 et 1779, les mêmes avantages que ces États secondaires, dont la navigation était fort active, devaient eux-mêmes retirer de conventions conclues avec une nation qui possède des ports nombreux, a voulu du moins éviter que les armateurs anséates et mecklenbourgéois, ne se fissent en temps de guerre les commissionnaires, pour le transport maritime, du commerce des nations devenues momentanément ennemies de la France. [1])

[1]) La déclaration de 1854 que nous donnerons dans la section deuxième de ce paragraphe, s'est montrée plus large et plus généreuse.

De 1646 jusqu'en 1792, les Provinces-Unies des Pays-Bas ont signé *dix sept traités* qui consacrent l'immunité du pavillon.

De 1650 à 1819, l'Espagne en a signé *sept.*

De 1654 à 1786, la Grande-Bretagne en a signé *dix,* avec le Portugal, l'Espagne, la Hollande; et la France, en 1655, 1713 et 1786.

Depuis 1786, la Grande-Bretagne n'a plus introduit ce principe dans ses traités ; le principe opposé figure, au contraire, dans les traités qu'elle a conclus avec les États-Unis, en 1794 et 1806; avec la Russie, le Danemarck et la Suède, en 1801 : avec le Portugal, en 1810 ; son traité de 1661 avec la Suède portait que la marchandise amie, trouvée sous pavillon ennemi, serait restituée; c'est le principe posé par le *Consulat de la mer.*

De 1778 à 1839, les États-Unis ont consacré le principe de l'immunité du pavillon dans *seize traités* ; le Portugal, de 1654 à 1815, *six fois* ; le Danemarck, de 1655 à 1818, *neuf fois* ; la Suède, de 1742 à 1827, *huit fois* ; la Russie, de 1780 à 1815, *dix sept fois* ; la Prusse, de 1780 à 1828, *cinq fois* [1]); les Deux-Siciles, de 1742 à 1787, *quatre fois* ; l'Autriche, par ses traités de 1781 et 1787, avec la Russie, et par le traité signé avec la France, en 1812, lequel admet les stipulations des traités de 1713, *trois fois.*

Après d'aussi nombreuses consécrations, par les traités, et notamment par les traités auxquels a donné lieu la *neutralité armée* de 1780 (*voir* Livre II, chap. VII), d'un principe que plusieurs des Puissances signataires de ces traités ont inscrit dans les réglements maritimes qu'elles ont publiés (§ 38), peut-on mettre en doute que la doctrine de *l'immunité du pavillon* ne soit désormais acquise au droit maritime des nations ? Ce serait donc porter une odieuse atteinte au droit des gens, à la justice, à la raison, à l'indépendance des nations que de ne pas l'accepter et ne pas la respecter comme la loi universelle, et comme la loi de chaque État en particulier.

En présence de preuves aussi nombreuses de l'acceptation du principe, il devenait superflu que les traités conclus depuis cinquante ans, entre les nations du *vieux monde politique,* le reproduississent désormais : pour ces nations, il est devenu une loi ; aussi fort peu de traités conclus entre les nations européennes, depuis le commencement du siècle, ont-ils pris soin d'en faire l'objet d'une clause spéciale.

[1]) *Voir* Livre II, chap. III, les négociations entre la Prusse et l'Angleterre.

Quant aux traités qui ont été négociés entre ces Puissances du *vieux monde politique* de l'Europe et les États indépendants d'une récente origine en Amérique, que le passé n'engageait pas, le plus grand nombre de ces conventions de commerce et de navigation renferment des stipulations formelles et spéciales en faveur de l'immunité du pavillon neutre, en temps de guerre maritime.

Les stipulations que renferment, en faveur du pavillon neutre, plus de quatre vingt ou cent traités publics, ou déclarations échangées, *entre nations chrétiennes*, ont également trouvé place dans divers traités conclus *entre les nations chrétiennes et les États musulmans*; ce sont notamment les traités de 1675 et de 1716, entre la Grande-Bretagne et la Porte Ottomane; de 1767, entre la France et le Maroc; de 1740, entre la France et la Porte Ottomane; de 1791, entre la Grande-Bretagne et le Maroc; de 1796, entre les États-Unis et Tripoli, etc. Plusieurs de ces traités stipulent en outre que les marchandises amies trouvées sous pavillon ennemi, seront restituées à leur propriétaire. [1])

Il nous reste à indiquer quelle est, dans les nombreux traités dont nous avons signalé l'existence, la portée des stipulations.

Nous reproduirons textuellement, ou d'une manière sommaire, quelques stipulations des traités qui ont été conclus depuis l'époque de la première neutralité armée, en 1780. (*Voir* Livre II, chap. VII.)

1782, art. 17. *Traité entre le Danemarck et la Russie.* Les effets appartenant aux Puissances en guerre seront libres sur les vaisseaux neutres; cette doctrine qui, pour le cas de guerre, a été établi par la convention de 1780, sera appliquée à celle des deux nations contractantes qui sera restée neutre.

1792, art. 10-11 et 24. *Traité entre les États-Unis et les Provinces-Unies des Pays-Bas.* Liberté de commerce avec les ports ennemis; *le pavillon couvre la marchandise*; un vaisseau libre assurera la liberté des effets dont-il sera chargé et cette liberté s'étendra aux personnes, à moins qu'elles ne soient des *militaires actuellement au service de l'ennemi.*

1800, art. 14. *Traité entre la France et les États-Unis.* Les bâtiments libres assurent la liberté des marchandises; seront libres toutes les choses qui se trouveront à bord des navires appartenant

[1]) De cette sorte, les États musulmans qui ont admis, d'une part, *la franchise du pavillon*, et, d'autre part, *la restitution des marchandises amies trouvées sous pavillon ennemi*, se sont montrées plus équitables que les Puissances chrétiennes entre elles!

aux citoyens des deux nations contractantes, quand même le chargement ou partie d'icelui appartiendrait aux ennemis de l'une des deux, *la contrebande de guerre exceptée*; cette liberté s'étendra aux personnes qui pourraient se trouver à bord des bâtiments libres, quand même elles seraient ennemies de l'une des deux parties contractantes; elles ne pourront être enlevées que si elles sont militaires *et actuellement au service de l'ennemi.*

1801, art. 27. *Traité entre la Suède et la Russie.* Les marchandises, hors celles de contrebande de guerre, chargées sur bâtiment neutre sont regardées comme propriétés neutres, sans égard à qui elles appartiennent, ni dans quel port, ni pour quel port elles auront été chargées, sauf les ports bloqués où elles ne pourront pas être conduites.

1824, art. 12 et 13. *Traité entre les États-Unis et la Colombie.* [1]) Le navire libre assure la liberté de la marchandise, alors même que la cargaison appartiendrait *en tout ou en partie* aux ennemis de l'une ou de l'autre des Puissances contractantes, moins la contrebande de guerre; les personnes de la nation ennemie sont également libres, à moins qu'elles ne soient des officiers et des soldats *actuellement au service de l'ennemi.* La propriété neutre sur bâtiment ennemi sera confisquée, à moins qu'elle n'ait été chargé avant la déclaration de guerre.

1825, art. 14 et 16. *Traité entre les États-Unis et Guatémala.* Libre commerce avec les ports ennemis; *le pavillon couvre la marchandise ennemie, si l'ennemi reconnait lui-même ce principe*; les propriétés amies et neutres seront confisquées sous pavillon ennemi; la propriété des citoyens des pays contractants et des pays neutres qui reconnaissent le principe de l'immunité du pavillon, trouvée sur bâtiment ennemi, dans le terme de deux mois après la rupture de la paix, sera restituée.

1832, art. 12 et 13. *Traité entre le Chili et les États-Unis.* Les vaisseaux libres rendent les marchandises libres, ainsi que les passagers, à moins qu'ils ne soient officiers ou soldats *actuellement au service de l'ennemi.*

La doctrine «*le pavillon couvre la marchandise*» ne sera applicable qu'aux Puissances qui reconnaissent ce principe; de telle sorte que le pavillon de la Puissance restée neutre ne couvrira la propriété d'une troisième Puissance avec laquelle l'un des deux États contractants serait en guerre, que si cette troisième Puis-

[1]) En 1831, la Colombie se divisa en trois États séparés: Équateur. Nouvelle-Grenade et Vénézuéla.

sance *reconnait le principe de l'immunité du pavillon.* La marchandise neutre sur bâtiment ennemi est considérée comme propriété ennemie, excepté celle qui a été mise à bord dans le délai de deux mois après la rupture de la paix.

Art. 13. « Si le pavillon neutre ne doit pas couvrir la propriété ennemie, dans ce cas les biens et marchandises neutres embarqués sur un navire ennemi seront libres. »

Les traités de 1836, entre les États-Unis et le Pérou, de 1839, entre la France et le Texas, de 1743 et de 1846, entre la France et Vénézuéla, la France et l'Équateur, la France et la Nouvelle-Grenade, renferment des stipulations analogues à celles de l'art. 12 du traité de 1832, entre le Chili et les États-Unis.

Le traité de 1839, entre la Grèce et la Prusse, porte que les deux Puissances s'entendront, par un acte spécial, sur les principes qu'elles suivront relativement au commerce des neutres en temps de guerre, et sur ce qui doit déterminer la contrebande de guerre.

Remettre à d'autres temps, sans nécessité absolue, de régler des points aussi essentiels, est un fait regrettable et blâmable : l'adoption nette et franche de principes avoués et observés par un aussi grand nombre de Puissances, ne saurait être chose indifférente et que l'on pût différer légèrement de régler : la Prusse signataire des traités auxquels a donné lieu la *première neutralité armée de 1780* (*voir* Livre II, chap. VII), et d'autres traités qui ont consacré le principe de l'immunité du pavillon ; la Prusse qui a défendu, avec tant d'habileté, le principe de *l'immunité du pavillon,* contre l'Angleterre, dans les années 1744 à 1756 (*voir* Livre II, chap. III) ; la Prusse n'aurait pas dû permettre que le traité de 1839 renfermât la clause qui remet *à un autre temps* la fixation et l'adoption du principe, comme droit conventionnel entre les deux États : ou ce document devait s'abstenir de parler de l'immunité du pavillon, parcequ'il était superflu de reproduire *entre États européens,* une doctrine qui est passée *dans le droit public de l'Europe,* ou bien, du moment qu'il en parlait, il n'aurait dû le faire que pour constater, purement et simplement, *son existence comme principe accepté et généralement reconnu du droit maritime des nations.*

Les traités de 1839 et de 1841, conclus par les Villes anséatiques avec la république de l'Équateur et le Mexique portent : « Dans le cas où l'une des parties contractantes se trouverait en guerre et que l'autre resterait neutre, il est convenu que tout ce que la partie belligérante aura stipulé avec d'autres Puissances,

d'avantageux au pavillon neutre servira de règle entre les deux États contractants. »

Cette disposition existe également dans le traité conclu, en 1843, entre la Grèce et les Villes anséatiques.

D'après tout ce qui précède, on doit reconnaître que le principe « *le pavillon couvre la marchandise* », serait aujourd'hui pratiqué sans contestations « si la politique anglaise » (ainsi que le fait observer M. Chaix d'Est-Ange, en rendant compte de l'ouvrage publié, en 1850, par M. L. B. Hautefeuille sur les *droits et les devoirs des nations neutres*) « ne s'y était constamment opposée; « cette politique, si habile et si persévérante, à l'aide de laquelle « la force navale de l'Angleterre s'est si considérablement déve- « loppée », M. Hautefeuille la décrit en termes chaleureux que nous reproduirons ici. [1])

« Les résultats de cette politique », ajoute M. Chaix d'Est-Ange, « n'ont jamais été plus saisissants qu'en 1815. Après cette guerre « gigantesque qui avait ébranlé le monde, la marine anglaise « restait seule de bout. Et cependant les traités conclus à cette « mémorable époque ne s'occupent point de lui créer un contre- « poids devenus si nécessaire. Ils règlent la navigation de l'Escaut « et du Rhin, ils ne font pas mention de celle de l'Océan ; ils « créent l'équilibre européen, ils négligent de la consolider par « l'équilibre maritime, comme si l'un pouvait se maintenir sans « l'autre, comme si ce n'était pas sur mer, ce lieu ouvert à tous,

[1]) « Une nation seule, isolée, s'avance d'un pas rapide, égal, constant, vers la « tyrannie des mers. La marche de l'Angleterre est digne d'être observée. A ses yeux, « le droit international maritime se trouve tout entier dans son intérêt; son but est « le monopole du monde; pour l'atteindre, il faut non seulement nuire à son ennemi, « lui enlever toute espèce de commerce et de navigation, les lois de la guerre le « permettent; mais il faut aussi, il faut surtout anéantir tous les autres commerces, « toutes les autres marines, même neutres; car elles font concurrence, elles font « obstacle au monopole. Toutes les mesures utiles pour arriver à ce but sont justi- « fiées par *le droit de la nécessité*. Cette doctrine, l'Angleterre l'applique en fait; mais « elle ne la soutient pas officiellement, elle ne la publie pas. Dans tous les traités « solennels, elle jure d'observer les préceptes de la loi divine, de respecter les droits « des autres peuples, mais elle se garde bien de publier aucune loi particulière per- « manente; elle se réserve d'agir suivant les circonstances. Lorsque la guerre éclate, « les traités ne l'arrêtent pas: ou, passés avec les Puissances actuellement ses en- « nemies, ils ne sont pas applicables aux peuples restés neutres; ou, conclus avec « les peuples neutres, *la nécessité*, ce droit qu'elle tient toujours en réserve, sans « jamais l'avoir écrit dans un traité, la force à ne pas exécuter les conventions, les « engagements pris. C'est à l'injustice, à l'ambition de ses ennemis, à la partialité de « ses amis qu'il faut toujours, suivant elle, attribuer la violation des traités dont elle « se rend coupable. A l'ombre de ces principes, elle fait de chaque guerre maritime « un fléau, non pas seulement pour son ennemi, c'est son droit, mais pour les peu- « ples neutres; elle ruine, elle anéantit leur commerce, leur marine; elle les traite « avec la même rigueur que son ennemi. Mais le but est atteint lorsque vient la « paix: il n'existe plus de concurrence commerciale, la navigation britannique est « sans rivale, elle est maîtresse absolue de tous les marchés de l'univers. »

« où les belligérants et les neutres se rencontrent forcément, que « la tyrannie d'une force prépondérante peut principalement se « faire sentir et opprimer les peuples faibles. »

SECTION DEUXIÈME.

Doctrines proclamées par la France et la Grande-Bretagne, en 1854, concernant le commerce maritime des neutres et la non-confiscation des marchandises neutres et amies à bord des bâtiments ennemis.

Nous avons exposé, dans la première section de ce paragraphe, les phases diverses que l'immunité du pavillon a traversées depuis le 14e siècle jusqu'au siècle actuel.

Nous avons démontré qu'à la suite de plus de cent traités publics conclus pas les divers États maritimes du globe, depuis le milieu du 17e siècle, et qui ont consacré l'immunité du pavillon neutre, les gouvernements ont adopté le double principe : « bâtiments libres, marchandises libres, — bâtiments ennemis, « marchandises ennemies. »

Si, pendant les guerres antérieures, la confiscation frappait les marchandises appartenant à des sujets des Puissances neutres ou amies, trouvées à bord de bâtiments portant pavillon ennemi, du moins, le pavillon neutre affranchissait de confiscation les marchandises qu'il couvrait, alors même qu'elles appartenaient à des sujets d'une Puissance ennemie.

Parmi les nations maritimes, la Grande-Bretagne qui, de 1654 à 1786, a signé dix traités favorables à l'immunité du pavillon neutre, était la seule cependant qui repoussât la doctrine invoquée par les autres États : « le pavillon couvre la marchandise. »

En effet, les bâtiments armés de la Grande-Bretagne traitaient en ennemis les bâtiments neutres sur lesquels ils trouvaient des marchandises appartenant à des sujets de la Puissance devenue momentanément ennemie de l'Angleterre, et se refusaient même à admettre dans sa plénitude le principe *du convoi maritime.*

Toutefois, d'accord avec le gouvernement français, le gouvernement anglais a adopté de plus saines doctrines à l'occasion de la guerre déclarée, en 1854, à la Russie.

Le gouvernement français a eu l'honorable pensée de doter le droit des gens de principes plus généraux encore que ceux qu'il a suivis jusqu'à présent.

En déclarant la guerre au souverain de la Russie, en vue de sauvegarder l'équilibre européen, l'empereur des Français a voulu diminuer autant que possible la somme de maux que la guerre

entraine pour toutes les nations, amies et neutres ; et que cette guerre ne put servir à éveiller les sentiments cupides qui créent les armements en course, aux dépends de la morale publique.

A cet effet, il a solennellement et officiellement déclaré : 1° que le pavillon neutre couvre la marchandise ; 2° que la marchandise, propriété des neutres, trouvée sous pavillon russe, sera restituée ; 3° que les armements en course ne seront point autorisés et qu'il ne sera point délivré des lettres de marque. (*Voir* §§ 20 et 21.)

Un homme d'État français a dit : « Faites, en temps de paix, « le plus de bien, et, en temps de guerre, le moins de mal pos- « sible ; voilà le droit des gens. »

Les mesures adoptées par le gouvernement de l'empereur des Français et qu'à son exemple le gouvernemént anglais a également adoptées, répondent à cette pensée élevée : « en temps de guerre, « le moins de mal possible. »

Puissent ces mesures sages et justes rester acquises, dans l'avenir, au droit des gens et devenir autant de principes fixes pour toutes les nations maritimes ! Puissent-elles appartenir désormais au droit international maritime de la Grande-Bretagne ! [1])

La déclaration faite par la France, et adoptée par l'Angleterre, en faisant disparaître la confiscation des marchandises amies ou neutres trouvées sur bâtiments ennemis, efface de l'ordonnance de 1681 la seule disposition peut être qui faisait *tache* dans cet admirable document du grand siècle de Louis XIV, et qu'avaient reproduite l'arrêt du conseil de 1692 et les réglements de 1704 et de 1744.

La déclaration de 1854 fait retour aux principes équitables du *Consulat de la mer,* qui, après quatre siècles, ont été adoptés par Vattel dans son ouvrage sur le droit des gens.

Avant de consigner ici la déclaration collective de 1854, hâtons

[1]) L'Angleterre respectera-t-elle dans l'avenir l'extension qu'elle a donnée, en 1854, aux droits des neutres ? La facilité avec laquelle le cabinet anglais a adoptées les honorables propositions du gouvernement français a soulevé des observations critiques dans la chambre des communes (séance du 4 juillet). Un orateur a prétendu que la reconnaissance du principe, « le pavillon couvre la marchandise », et la déclaration que les marchandises appartenant à des neutres, trouvées sous pavillon ennemi, seront restituées à leurs propriétaires, sont préjudiciables au commerce anglais, et qu'elles peuvent compromettre l'honneur et la sûreté de l'État. Sir William Molesworth qui a répondu au nom du gouvernement a insisté sur la nécessité qui existait pour le gouvernement de la reine d'arriver, par un compromis entre la France et l'Angleterre, à une règle uniforme pour la conduite de la guerre maritime faite en commun par les deux Puissances. Dans la pensée de l'orateur du gouvernement nous craignons de reconnaître déjà, et nous le déplorons, que les mesures adoptées en faveur des neutres, n'engagent pas l'Angleterre pour l'avenir : Sir William Molesworth termine, en effet, son discours, en disant que consentir à ne pas exercer un droit, n'est pas renoncer au droit lui-même.

nous de dire que le gouvernement français a pris l'initiative de deux mesures parfaitement justes : l'autorisation donnée aux sujets russes de rester en France, — un délai de six semaines accordé aux navires russes pour sortir des ports français. [1])

Un avis publié par le ministre des finances de Russie a fait connaître que le gouvernement russe regarde comme inviolable l'immunité du pavillon neutre, et qu'il ne considérera pas comme prisonniers les sujets des Puissances neutres, qui se trouveraient comme passagers à bord des navires ennemis ; le gouvernement russe a également accordé un délai de six semaines, à partir du 19 avril, aux bâtiments français et anglais, pour sortir des ports russes de la mer Noire et de la mer d'Azow, et un délai de six semaines à partir du 7 mai pour évaquer les ports russes de la Baltique.

Déclaration relative aux neutres, etc.

Rapport du ministre des affaires étrangères à l'empereur des Français.

Sire,

A une époque où les relations maritimes et les intérêts commerciaux occupent une si large place dans l'existence des peuples, il est du devoir d'une nation qui se trouve contrainte à faire la guerre de prendre les mesures nécessaires pour en adoucir autant que possible les effets, en laissant au commerce des peuples neutres toutes les facilités compatibles avec cet état d'hostilité auquel ils cherchent à demeurer étrangers.

Mais il ne suffit pas que les belligérants aient la pensée intime de respecter toujours les droits des neutres ; ils doivent de plus s'efforcer de calmer, par avance, ces inquiétudes que le commerce est toujours si prompt à concevoir, en ne laissant planer aucun doute sur les principes qu'ils entendent appliquer.

Un réglement sur les devoirs des neutres pourrait paraître une sorte d'atteinte à la souveraineté des peuples qui veulent garder la neutralité ; une déclaration spontanée des principes auxquels un belligérant promet de conformer sa conduite semble, au contraire, le témoignage le plus formel qu'il puisse donner de son respect pour les droits des autres nations.

C'est dans cette pensée qu'après m'être concerté avec le gouvernement de Sa Majesté Britannique, j'ai l'honneur de soumettre à la haute approbation de Votre Majesté la déclaration suivante.

Je suis avec respect, etc., DROUYN DE LHUYS.

Approuvé : NAPOLÉON.

Paris, le 29 mars 1854.

[1]) Nous reproduirons plus loin la déclaration relative à ce délai, ainsi que le rapport mis sous les yeux de l'empereur Napoléon III, par son ministre des affaires étrangères.

Déclaration relative aux neutres, aux lettres de marque, etc.

Sa Majesté l'Empereur des Français, ayant été forcée de prendre les armes pour secourir un allié, désire rendre la guerre aussi peu onéreuse que possible aux Puissances avec lesquelles elle demeure en paix.

Afin de garantir le commerce des neutres de toute entrave inutile, Sa Majesté consent pour le présent à renoncer à une partie des droits qui lui appartiennent comme Puissance belligérante, en vertu du droit des gens.

Il est impossible à Sa Majesté de renoncer à l'exercice de son droit de saisir des articles de contrebande de guerre, et d'empêcher des neutres de transporter les dépêches de l'ennemi. Elle doit aussi maintenir intact son droit, comme Puissance belligérante, d'empêcher les neutres de violer tout blocus effectif qui serait mis, à l'aide d'une force suffisante, devant les forts, les rades ou les côtes de l'ennemi.

Mais les vaisseaux de Sa Majesté ne saisiront pas la propriété de l'ennemi chargée à bord d'un bâtiment neutre, à moins que cette propriété ne soit contrebande de guerre.

Sa Majesté ne compte pas revendiquer le droit de confisquer la propriété des neutres trouvée à bord des bâtiments ennemis.

Sa Majesté déclare, en outre, que, mue par le désir de diminuer autant que possible les maux de la guerre et d'en restreindre les opérations aux forces régulièrement organisées de l'État, elle n'a pas, pour le moment, l'intention de délivrer des lettres de marque pour autoriser les armements en course.

Délai accordé aux navires de commerce russes pour sortir des ports français.

Rapport à l'empereur Napoléon III.

Sire,

Votre Majesté, voulant concilier les intérêts du commerce avec les nécessités de la guerre, a décidé que, même après l'ouverture des hostilités, il convient de protéger encore, aussi largement que possible, les opérations engagées de bonne foi et en cours d'exécution avant la guerre.

C'est dans cette pensée que j'ai l'honneur de soumettre à Votre Majesté un projet de déclaration qui accorde aux navires de commerce russe un délai de six semaines pour sortir des ports français. Cette déclaration assure, en même temps, à ces navires la possibilité de se rendre directement au port de destination, sans qu'ils soient, dans l'intervalle, susceptibles d'être capturés.

Quant aux Français qui ont en ce moment des navires russes en chargement pour leur compte dans les ports de la Russie, j'aurais désiré que les lois de la guerre eussent permis de les autoriser à faire venir en France ces bâtiments. Mais il aurait fallu accorder pour le retour une immunité qui aurait eu pour conséquence de laisser le pavillon de l'ennemi naviguer sans danger pendant un temps presque illimité.

Au surplus, ils n'auront d'autre sacrifice à s'imposer qu'un transbordement sur des navires ne portant pas le pavillon russe.

Je suis avec respect, etc., DROUYN DE LHUYS.

Approuvé : NAPOLÉON.

Paris, le 27 mars 1854.

Déclaration.

Art. 1er. Un délai de six semaines, à partir de ce jour, est accordé aux navires de commerce russes pour sortir des ports français.

En conséquence, les navires de commerce russes qui se trouvent actuellement dans nos ports, ou ceux qui, étant sortis des ports russes antérieurement à la déclaration de guerre, entreront dans les ports français, pourront y séjourner et compléter leur chargement jusqu'au neuf mai inclusivement.

Art. 2. Ceux de ces navires qui viendraient à être capturés par les croiseurs français, après leur sortie des ports de l'Empire, seront relâchés, s'ils établissent, par leurs papiers de bord, qu'ils se rendent directement à leur port de destination, et qu'ils n'ont pu encore y parvenir.

Le ministre des affaires étrangères,

DROUYN DE LHUYS.

Approuvé : NAPOLÉON.

Paris, le 27 mars 1854.

Délai accordé aux bâtiments russes qui se trouvaient dans les ports des colonies françaises, et à ceux partis avant le 15 mai des ports russes de la Baltique et de la mer Blanche.

Rapport à l'empereur Napoléon III.

Sire,

Les ports russes de la mer Baltique et de la mer Blanche se trouvaient encore pris par les glaces au moment où la déclaration de guerre entre les deux pays est intervenue ; je propose, en conséquence, à Votre Majesté, de décider, conformément au principe consacré par sa déclaration du 27 mars dernier, que les bâtiments russes partis des ports russes de la Baltique et de la mer Blanche, avant le 15 mai prochain, à destination d'un port de France ou d'Algérie, pourront librement accomplir leur voyage, décharger leurs cargaisons, et retourner ensuite vers un port de Russie non bloqué, ou vers un port neutre. Le gouvernement de Sa Majesté Britannique a pris, de son côté, une décision analogue.

Je propose également à Votre Majesté d'autoriser les gouverneurs des colonies françaises à accorder un délai d'un mois, à partir du jour où ses ordres leur seront parvenus, à tous les bâtiments russes qui s'y trouveraient à cette époque, ou qui y entreraient dans ce délai, pour charger ou décharger leurs cargaisons et retourner librement dans les ports non bloqués de leur pays ou dans des ports neutres. Les mêmes

facilités ont été concédées aux bâtiments russes dans les ports des colonies anglaises.

Si Votre Majesté agrée ces propositions, je la prie de vouloir bien mettre son approuvé au bas de ce rapport.

Je suis, etc. DROUYN DE LHUYS.

Approuvé : NAPOLÉON.

Paris, le 15 avril 1854.

Continuation de séjour accordée aux sujets russes, en France, pendant la guerre (1854).

« Au moment où la persistance du cabinet de Saint-Pétersbourg dans des prétentions inadmissibles amène forcément l'état de guerre, le gouvernement de l'Empereur a porté son attention sur la situation des sujets russes en France. Il a pensé qu'elle devait rester ce qu'elle était jusqu'à ce jour.

« En continuant à résider sur le territoire de l'Empire, les sujets russes sont donc certains d'y jouir, comme par le passé, de la protection que nos lois accordent à tout étranger, à la seule condition par eux de les respecter. » *(Moniteur universel.)*

Des prises.

La guerre conduite en commun par la France et l'Angleterre a donné naissance à une convention relative aux prises ; elle a été signée à Londres, le 10 mai 1854, entre l'ambassadeur de France, comte Walewski, et le comte de Clarendon, principal secrétaire d'État de S. M. Britannique pour les affaires étrangères.

Art. 1er. Lorsqu'une prise sera faite en commun par les forces navales des deux pays, le jugement en appartiendra à la juridiction du pays dont le pavillon aura été porté par l'officier qui aura eu le commandement supérieur dans l'action.

Art. 2. Lorsqu'une prise sera faite par un croiseur de l'une des deux nations alliées, en présence et en vue d'un croiseur de l'autre qui aura ainsi contribué à intimider l'ennemi et à encourager le capteur, le jugement en appartiendra à la juridiction du capteur effectif.

Art. 3. En cas de capture d'un bâtiment de la marine marchande de l'un des deux pays, le jugement en appartiendra toujours à la juridiction du pays du bâtiment capturé : la cargaison suivra, quant à la juridiction, le sort du bâtiment.

Art. 4. En cas de condamnation dans les circonstances prévues par les articles précédents :

1° Si la capture a été faite par des bâtiments des deux nations agissant en commun, le produit net de la prise, déduction faite des dépenses nécessaires, sera divisé en autant de parts qu'il y aura d'hommes embarqués sur les bâtiments capteurs, sans tenir compte des grades, et les parts revenant aux hommes embarqués sur les bâtiments de la nation alliée seront payées et délivrées à la personne qui sera dûment au-

torisée par le gouvernement allié à les recevoir, et la répartition des sommes revenant aux bâtiments respectifs sera faite par les soins de chaque gouvernement, suivant les lois et réglements du pays ;

2° Si la prise a été faite par les croiseurs de l'une des deux nations alliées, en présence et en vue d'un croiseur de l'autre, le partage, le paiement et la répartition du produit net de la prise, déduction faite des dépenses nécessaires, auront lieu également de la manière indiquée ci-dessus ;

3° Si la prise faite par un croiseur de l'un des deux pays a été jugée par les tribunaux de l'autre, le produit net de la prise, déduction faite des dépenses nécessaires, sera remis de la même manière au gouvernement du capturé, pour être distribué conformément à ses lois et réglements.

Art. 5. Les commandants des bâtiments de guerre de Leurs Majestés se conformeront, pour la conduite et la remise des prises, aux instructions jointes à la présente convention, et que les deux gouvernements se réservent de modifier, s'il y a lieu, d'un commun accord.

Art. 6. Lorsque, pour l'exécution de la présente convention, il y aura lieu de procéder à l'estimation d'un bâtiment de guerre capturé, cette estimation portera sur sa valeur effective, et le gouvernement allié aura la faculté de déléguer un ou plusieurs officiers compétents pour concourir à l'estimation. En cas de désaccord, le sort décidera quel officier devra avoir la voix prépondérante.

Art. 7. Les équipages des bâtiments capturés seront traités suivant les lois et réglements du pays auquel la présente convention attribue le jugement de la capture.

Art. 8. La présente convention sera ratifiée, et les ratifications en seront échangées à Londres dans le délai de dix jours, ou plus tôt si faire se peut.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention et y ont opposé le cachet de leurs armes.

Fait à Londres, le dixième jour du mois de mai de l'année de Notre Seigneur mil huit cent-cinquante quatre.

Signés : A. WALEWSKI. — CLARENDON.
(L. S.) (L. S.)

Divers États, notamment le Danemarck, la Suède, l'Autriche, les États-Unis [1]), etc., en faisant connaître qu'ils garderaient la neutralité pendant la guerre engagée, en 1854, contre la Russie, se sont expliqués au sujet des prises qui pourraient être conduites dans leurs ports ; nous nous bornerons à rappeler les principes sur lesquels ils s'appuient et qu'ils veulent faire respecter :

[1]) En répondant, le 28 avril 1854, à la communication que lui avait faite l'envoyé de France de la déclaration collective de la France et de l'Angleterre, M. L. Marcy, secrétaire d'État au département des affaires étrangères des États-Unis, exprime, au nom du Président de l'Union, le vœu que les principes adoptés de concert par la France et l'Angleterre, deviennent pour l'avenir la règle de conduite de toutes les États civilisées.

DANEMARCK et SUÈDE.

« 1° S'abstenir durant la guerre de toute participation dans l'intérêt de l'une des parties belligérantes au préjudice de l'autre ; 2° admettre dans les ports de la monarchie des vaisseaux de guerre et les navires de commerce des Puissances belligérantes, mais avec la réserve pour le gouvernement d'exclure du port de Christiania les vaisseaux de guerre, ainsi que les bâtiments de transport appartenant aux flottes des Puissances belligérantes. Les mesures sanitaires et de police commandées par les circonstances devront naturellement être suivies et observées. Les corsaires ne seront pas admis dans les ports ni dans la rade ; 3° donner aux vaisseaux belligérants le droit de se procurer dans tous les ports de la monarchie toute espèce de marchandises et d'articles dont ils pourraient avoir besoin, à l'exception toutefois de ceux qui sont considérés comme contrebande de guerre ; 4° fermer les ports de la monarchie à toute prise, excepté dans le cas de nécessité, et défendre dans ses ports la condamnation et la vente des prises ; 5° les rapports commerciaux de S. M. le roi avec les pays belligérants juiront de toute sûreté et facilité pour les navires danois et leur cargaison ; néanmoins, ces navires seront toujours tenus de se soumettre aux règles généralement obligatoires et reconnues dans le cas d'un blocus déclaré et effectif. »

AUTRICHE.

« On a appris avec satisfaction que les Puissances belligérantes ont résolu de respecter la propriété de l'ennemi, quand elle se trouve sur des bâtiments neutres, et la propriété des neutres qui se trouve sur les bâtiments ennemis, à l'exception de la contrebande de guerre, etc. Une ordonnance du gouvernement autrichien, du 25 mai, règle avec détail la conduite qu'auront à tenir les marins autrichiens dans les circonstances de ce genre. L'armement en course est absolument défendu et même est considéré et puni comme piraterie. Les corsaires ne seront admis dans les ports autrichiens que dans des dangers de mer extrêmes. Le transport de la contrebande de guerre sur des bâtiments autrichiens est puni par des peines spéciales. Le blocus effectif d'un port doit être respecté. La loyauté des Puissances belligérantes étant connue, les bâtiments autrichiens doivent se soumettre sans résistance. Les prises faites par les forces navales de ces Puissances ne seront admises que dans le port de Trieste ; les effets faisant partie des prises ne pourront être vendus qu'après la décision d'un tribunal spécial. »

BELGIQUE.

Le *Moniteur belge,* du 25 avril, contient l'avis suivant :

« Le commerce est informé que des instructions ont été adressées aux autorités judiciaires, maritimes et militaires, pour les prévenir que les corsaires portant pavillon quelconque, ou munis de commissions ou de lettres de marque quelconques, seuls ou avec les bâtiments qu'ils auraient capturés, ne seront admis dans nos ports qu'en cas de dangers imminents de mer. Ces autorités sont, en conséquence, chargées de

surveiller les corsaires et leurs prises, et de leur faire reprendre la mer le plus tôt possible.

« Il a été prescrit aux mêmes autorités de ne reconnaître de valeur légale à aucune commission ou lettre de marque délivrée par les Puissances belligérantes, sans l'autorisation du gouvernement du roi. Toute personne soumise aux lois du royaume qui ferait les armements en course ou qui y prendrait part, s'exposerait donc, d'un côté, à être traitée comme pirate à l'étranger, et, de l'autre, à être poursuivie devant les tribunaux belges suivant toute la rigueur des lois. »

Nous terminerons cet article, en reproduisant quelques unes des observations publiées par un écrivain français, M. V. Bonnet [1]; elles résument parfaitement la situation qui a été faite aux neutres pendant la guerre contre la Russie, par la déclaration collective de la France et de la Grande-Bretagne, du 29 mars 1854, situation que nous devons désirer de voir maintenue pour l'avenir.

..... Des auteurs ont prétendu que la marchandise de l'ennemi était saisissable partout où elle se trouvait. « C'était la règle « admise autrefois », dit Martens dans son *Traité du droit des gens* : « On avait égard à la propriété du bien et non à celle du vaisseau, « de sorte qu'on restituait les biens neutres saisis sur des vais- « seaux ennemis, et qu'on se permettait de prendre les biens en- « nemis sur les navires neutres. » — Depuis on a généralement admis un principe contraire, à savoir que le pavillon couvre la marchandise, et que les marchandises ennemies n'ont rien à craindre sous le pavillon neutre; mais on a admis aussi comme conséquence que les marchandises neutres embarquées sur un vaisseau ennemi suivaient la fortune du pavillon qui les abritait, et pouvaient, sinon être confisquées comme celle de l'ennemi, au moins retenues jusqu'à la paix. — Tel est le droit actuel, droit qui implique nécessairement celui de visite, pour s'assurer que les neutres ne transportent pas de contrebande de guerre. On se contente généralement à cet effet de certificats et lettres de mer que présente le maître du navire ; il faut ajouter de plus qu'on s'abstient de visiter les bâtiments marchands qui sont convoyés par la marine de l'État ; enfin, comme annexe à ce droit rigoureux qu'ont les Puissances belligérantes de chercher à se nuire autant que possible, on a toléré que non seulement elles armassent elles-mêmes des corsaires destinés à courir sus aux bâtiments ennemis, mais qu'elles délivrassent, sous le nom de lettres de marque, l'autorisation à des Puissances neutres de prendre part

[1] Économiste et publiciste distingué.

à cette guerre de course, sans pour cela sortir de la neutralité. L'histoire est pleine de ces déprédations protégées par une légalité trop complaisante. Nous devons dire pourtant que la plupart des nations qui ont reconnu cette coutume, la réprouvent comme barbare et comme attentatoire aux véritables principes de la neutralité.

. . . . . .

..... Les deux Puissances ont abandonné, quant à présent, quelques-uns de leurs droits, afin, dit la déclaration, « de diminuer autant que possible les maux de la guerre. » Elles ont déclaré qu'elles ne saisiraient pas la propriété de l'ennemi chargée à bord d'un bâtiment neutre, qu'elles ne confisqueraient pas davantage la propriété des neutres trouvée à bord des bâtiments ennemis, et qu'elles s'abstiendraient en outre, quant à présent, de délivrer des lettres de marque pour autoriser les armements en course ; elles se réservent seulement le droit de poursuivre sur tout pavillon la contrebande de guerre, d'empêcher les neutres de transporter les dépêches de l'ennemi, et de violer tout blocus effectif qui serait mis, à l'aide d'une force suffisante, devant les ports, les rades ou les côtes de l'ennemi. Il va sans dire que le commerce direct de l'Angleterre et de la France avec la Russie par bâtiments anglais ou français reste complètement interdit.

On voit tout de suite quelles sont les modifications apportées au Code international rigoureux par cette déclaration. En proclamant que le pavillon couvrirait la marchandise, on a repoussé la doctrine qui réputait illégal tout commerce avec l'ennemi. Si les relations sont suspendues directement par la force des choses, elles peuvent continuer de subsister indirectement par la voie des neutres, et dès qu'une marchandise sera à bord d'un pavillon ayant cette qualité, pourvu qu'elle ne soit pas de la contrebande de guerre, on n'en recherchera ni l'expéditeur ni le destinataire ; par conséquent, les marchandises anglaises et françaises, bien que soumises à des conditions de transport plus difficiles, ne se verront pas fermer tout accès en Russie, et réciproquement pour les marchandises russes en destination pour l'Angleterre et la France.

On a fait plus, et bien qu'il fût naturel, comme conséquence du premier principe, de n'avoir égard qu'au pavillon, et de saisir toute marchandise qu'on trouverait à bord du pavillon ennemi. On a voulu que la liberté des neutres fût complète, on recherchera la propriété sur les bâtiments ennemis pour rendre aux neutres ce qui leur appartient. Ainsi, par une contradiction toute spéciale,

on a admis que le pavillon couvrirait la marchandise, lorsque ce principe serait favorable aux neutres, et on l'a repoussé lorsqu'il pourrait leur être préjudiciable. On ne pouvait assurément montrer plus de mansuétude et de libéralité. Aussi cette déclaration a-t-elle été parfaitement accueillie en Europe, et jusqu'en Amérique; elle fait honneur à la civilisation du 19e siècle, aux Puissances qui en ont eu l'initiative, et elle prouve que ce n'est pas en vain que les peuples sont entrés, depuis la longue existence de la paix, dans une grande solidarité d'intérêts. Si cette solidarité n'a pu empêcher l'éclat d'un conflit déterminé par les causes les plus graves, elle a eu au moins assez de puissance pour obliger les nations qui sortaient de l'état de paix, à modérer autant que possible les maux de la guerre.

§ 11.

Du blocus, et des ports bloqués ou assiégés.

Le siége des places fortes est une conséquence de la guerre, et l'un des maux qui frappent les populations du pays envahi par les armées ennemies.

Si, en vertu du droit terrible de guerre que possèdent les nations souveraines, on peut démolir les places fortes qui servent d'appui et de magasins d'armes à l'ennemi qu'on est venu attaquer sur son propre territoire, *a fortiori* peut-on les bloquer, rendre impossible par cette mesure, toute communication du dehors avec les assiégés, et enlever à la garnison tout moyen de prolonger la défense, en recevant des secours et des munitions qui pourraient la mettre à même d'éloigner indéfiniment le moment de la capitulation.

Le blocus est donc l'investissement simple, dans le but d'empêcher l'entrée, dans la place investie, des secours et des vivres, et de la soumettre par la famine et par d'autres besoins; ce moyen, quoiqu'extrême, est licite, dit Gérard de Rayneval; il est même plus doux que ceux qu'on emploie pour emporter une place de vive force, car il épargne les soldats et les monuments de la ville.

Le blocus n'est pas un usage qui ait été adopté uniquement dans les temps modernes; il était connu des anciens: Pompée plaça une flotte en station à l'entrée du Bosphore pour empêcher les vaisseaux étrangers de porter des secours à Mithridate [1]); et

[1]) Mithridate VI, *le Grand*, roi du Pont, si fameux par sa haine contre les Romains, mourut 67 ans avant l'ère chrétienne.

Démétrius *Poliorcètes* fit mettre à mort le capitaine d'un bâtiment qui voulait introduire des vivres dans Athènes assiégée. [1])

Dans le siècle actuel, on a grandement abusé du droit de blocus.

Bien que le plus grand nombre des Puissances eût adopté la déclaration russe de 1780 (Livre II, chap. VII), conçue en ces termes : « Pour déterminer ce qui caractérise un port bloqué, on « n'accordera cette dénomination qu'à celui où par la disposition de « la Puissance qui l'attaque avec des vaisseaux arrêtés et suffisam- « ment proches, il y a un danger évident d'y entrer ; » la Grande-Bretagne et la France ont donné au blocus une extension que ne saurait admettre le droit des gens et que l'abus de la force peut seul établir et maintenir.

Le cabinet de Saint-James a soutenu que, par un blocus *fictif*, un blocus *sur le papier* (c'est-à-dire au moyen d'une simple déclaration) des côtes et des provinces entières pouvaient être mises en état de blocus ; qu'il devait suffire, après la notification publique, d'envoyer croiser sur les côtes désignées des navires armés en guerre, et que dès lors tout bâtiment neutre naviguant vers les côtes ou les ports désignés, devait être réputé avoir rompu le blocus. [2])

De son côté la France, *par voie de représailles*, mit toutes les îles Britanniques en état de blocus au moyen du *système continental* créé par les décrets de Berlin, du 21 novembre 1806, et de Milan, du 26 décembre de la même année, système auquel accédèrent la Prusse, le Danemarck, la Russie, l'Autriche, la Suède, la Hollande, et auquel mirent fin les événements politiques de l'année 1814. (*Voir* Livre II, chap. XXVI.)

Les traités qui ont été conclus antérieurement à la déclaration russe, et depuis, ont établi des bases plus réelles, plus rationnelles, en ce qui concerne le blocus, les uns en fixant le nombre des vaisseaux qui, sentinelles du blocus, sont chargés de surveiller

[1]) Démétrius, surnommé *Poliorcètes*, fils d'Antigone, l'un des successeurs d'Alexandre, vivait 300 ans avant l'ère chrétienne.

[2]) « Le droit de la guerre, c'est-à-dire le droit de nuire à l'ennemi par tous les « moyens directs, comporte nécessairement pour le belligérant le droit de prendre « des forteresses. S'il peut les prendre, il peut les bloquer. S'il les bloque, il est par « la même en possession de la partie de la mer territoriale qui les avoisine ; il l'a « conquise, et dès lors il peut refuser à tout étranger de traverser ses nouveaux « États. Définir ainsi le blocus, n'est-ce point en établir l'étendue ? n'est-ce point « démontrer que le blocus réel, effectif, hermétique, consistuant seul une véritable « possession, peut seul aussi suspendre la liberté du commerce des neutres, et que « le blocus sur le papier, ou même pas croisière, n'est qu'un abus de la force sans « justification possible ? »

(M. Chaix d'Est-Ange : *Examen de l'ouvrage de M. Hautefeuille sur les devoirs et les droits des neutres*, etc.)

les bâtiments de commerce naviguant sur les côtes du pays ennemi ; les autres, signés depuis l'année 1780, en reproduisant le texte de la déclaration russe, ou bien en fixant comme les premiers le nombre des vaisseaux chargés de surveiller le blocus.

Les traités de 1725, entre l'Autriche et l'Espagne, de 1789, entre le Danemarck et la république de Gènes, de 1818, entre le Danemarck et la Prusse, exigent la présence de deux vaisseaux de guerre *pour le moins* [1] ; le traité de 1753, entre les Deux-Siciles et la Hollande, veut que le blocus soit formé par *six* vaisseaux de guerre stationnant à la distance d'un peu au delà une portée de canon de la place, et du côté de la terre par des batteries tellement proches qu'on ne puisse entrer dans le port ou dans la forteresse, sans passer sous le canon des assiégeants.

Tout commerce est donc interdit aux bâtiments neutres avec les ports bloqués et les places investies ou assiégées.

Tout port de mer déclaré en état de blocus et suffisamment surveillé du côté de la mer, doit été considéré, dit Kluber, comme étant au pouvoir de la Puissance belligérante qui le tient bloqué ; or, cette Puissance est en droit d'exclure si elle le juge utile au succès de son entreprise, les États neutres et leurs sujets de tout commerce avec le lieu bloqué.

Mais les traités publics, en grand nombre, qui ont été signés entre les Puissances du globe, depuis trente ans, portent en substance :

1° Les bâtiments étrangers qui se trouveront dans un port au moment de la déclaration du blocus, ne seront point confisqués ; ils pourront en sortir avec leur chargement (le traité de 1832, entre les États-Unis et le Chili, dit *sur lest uniquement*) ; ou, s'ils y restent jusqu'à la reddition de la place, ils seront libres ainsi que leurs cargaisons ;

2° Si un navire de commerce neutre dans l'ignorance de la déclaration de blocus, se présente devant un port bloqué, il sera informé de l'impossibilité pour lui d'y pénétrer ; et pour qu'on ne puisse alléguer, plus tard, une prétendue ignorance des faits, et que le navire qui aura été dûment averti, soit soumis à la capture s'il vient à se présenter de nouveau devant le même port, pendant la durée du blocus, le commandant du bâtiment de guerre qui le rencontrera d'abord devra apposer son visa sur les papiers de ce navire, et indiquant le jour, le lieu et la hauteur où il l'aura

[1] C'est par erreur typographique que dans le *Dictionnaire du diplomate et du consul*, publié en 1846, le chiffre 20 a été indiqué.

visité et lui aura fait la signification de l'existence du blocus du port vers lequel le dit navire de commerce neutre se dirigeait. La Puissance qui tient le blocus, dit encore Kluber, peut user de force et se faire droit envers les neutres qui, contre la déclaration expresse et officielle du blocus, ont sciemment fait ou tâché de faire le commerce avec le lieu bloqué : en pareil cas le navire peut être confisqué.

Ces principes dérivent des stipulations que présentent, notamment, les traités conclus en :

1800, entre la France et les États-Unis ;
1827 et 1828, entre les États-Unis et la Prusse ; — les États-Unis et la Suède ; — le Mexique et les Villes anséatiques ;
1832, entre le Chili et les États-Unis ;
1836 et 1837, entre les États-Unis et le Pérou ; — les États-Unis et la Grèce ; — les États-Unis et la Sardaigne ;
1839, entre la Grèce et la Prusse ;
1839, » la France et le Texas ; — les États-Unis et l'Équateur ;
1842, » l'Autriche et le Mexique ;
1843, » la France et la république de Vénézuéla ; — la Grèce et les Villes anséatiques ; — la France et l'Équateur ;
1845, » la Sardaigne et les États de l'Association allemande des douanes (*Zollverein*) [1] ;
1846, » la Grèce et le Hanovre ; — la France et la Nouvelle-Grenade.

§ 12.

Ports non-bloqués et non-assiégés.

Si le commerce est interdit aux neutres avec les ports bloqués, il n'en est pas ainsi à l'égard des ports non-bloqués et non-

[1]) L'union ou association commerciale et douanière d'Allemagne (*Zollverein*) comprend les États suivants : le royaume de Prusse, le royaume de Bavière, le royaume de Saxe, le royaume de Wurtemberg, l'électorat de Hesse-Cassel, le grand-duché du Luxembourg, le grand-duché de Bade, le grand-duché de Hesse-Darmstadt, la principauté de Lippe, le duché de Brunswick, le duché de Nassau, le grand-bailliage de Hombourg, la ville libre de Francfort, les territoires formant le rayon douanier de la Thuringe, savoir le grand-duché de Saxe-Weimar-Eisenach, les duchés de Saxe-Meiningen, Saxe-Altenbourg, Saxe-Cobourg et Gotha, les principautés de Schwarzbourg-Sondershausen et Schwarzbourg-Rudolstadt, les principautés de Reuss-Schleitz, Reuss-Greiz et Reuss-Gera, enfin, les trois duchés d'Anhalt, les principautés de Waldeck et Pyrmont, les deux principautés de Hohenzollern, et quelques *enclaves* du Hanovre, du Mecklenbourg-Schwerin et de l'Oldenbourg. En 1851, le *Steuerverein* ou association pour les impôts formée entre le Hanovre, le Brunswick, etc., a conclu un traité avec le *Zollverein*.

assiégés des Puissances belligérantes : le contraire eût été une atteinte portée à l'indépendance des nations.

Le réglement français de 1704 portait : « Les vaisseaux neutres sortant d'un port ennemi, après y avoir fait leur chargement, pour aller dans les États d'un autre prince que le leur, qu'il fût allié ou non de S. M., neutre ou ennemi, pourront être arrêtés et déclarés de bonne prise. »

Divers traités antérieurs avaient déjà cependant stipulé des conditions plus favorables au commerce des neutres.

Le réglement français de 1744 repoussa une doctrine aussi despotique ; il permit le commerce maritime des neutres avec les ports des ennemis, non-bloqués. (*Voir* Livre II, chap. XVI, § 3.)

Il existe, d'ailleurs, fort peu de traités conclus depuis cette époque jusqu'en 1846, qui ne renferment pas des clauses établissant le droit des neutres de fréquenter les ports des nations belligérantes ; s'il s'en trouve effectivement quelques-uns qui n'aient pas introduit cette clause, c'est sans aucun doute parceque ce principe n'est plus contesté par aucune Puissance.

Ordinairement les traités publics, après avoir indiqué quelles sont les marchandises qui seront réputées *contrebande de guerre,* et demeureront exclues des transports maritimes, donnent une liste générale des marchandises dont le commerce avec les ports des belligérants reste permis.

Il nous serait facile de citer quatre vingt dix ou cent traités, conclus depuis deux cents ans, qui renferment et cette interdiction et cette permission.

Ces traités portent que, dans le cas où l'une des deux parties contractantes viendrait à déclarer la guerre à une tierce Puissance, les bâtiments de la Puissance restée neutre pourront continuer de fréquenter les ports *non-bloqués* des belligérants ; qu'ils auront la faculté de quitter un port ennemi soit pour se rendre dans un autre port ennemi, soit pour se rendre dans un port neutre ; et qu'ils pourront transporter dans les ports des deux belligérants toutes les marchandises qui n'auront pas été comprises dans la liste des objets réputés contrebande de guerre.

Les marchandises *non-contrebande de guerre* sont notamment, le froment et les grains de toute nature, la viande fraiche et salée, les poissons secs et salés, les légumes, l'huile, le vin, la bière, le beurre, le fromage, le sucre et généralement tout ce qui sert à la nourriture ; on y comprend également le cuivre, le fer, l'acier, le laiton, la résine, le goudron, le coton, le chanvre, les cordages et les câbles, les bois de construction et de charpente, les mâts,

les madriers, les planches et poutres, les ancres, les toiles à voiles, les tissus de laine, de coton, de soie, de lin, et les vêtements confectionnés *pourvu qu'ils ne soient pas destinés à des gens de guerre.*

Plusieurs de ces objets ont été quelquefois compris au nombre des marchandises *réputées contrebande de guerre,* notamment les *bois de construction,* les planches, *autres que celles de sapin,* etc.

Les traités qui présentent les séries les plus étendues des marchandises dont le commerce est permis avec les ports des belligérants, sont ceux qui ont été signés :

en 1674, entre l'Angleterre et les Provinces-Unies des Pays-Bas ;
» 1713 et 1786, entre la France et la Grande-Bretagne ;
» 1780, entre le Danemarck et la Grande-Bretagne ;
» 1783, » les États-Unis et la Suède ;
» 1789, » le Danemarck et la république de Gènes ;
» 1810, » la Grande-Bretagne et le Portugal.

(*Voir* le § 14.)

§ 13.

Des ports neutres.

En temps de guerre entre deux ou plusieurs nations, les ports des États restés neutres peuvent être fréquentés par les vaisseaux de guerre et par les corsaires des belligérants ; à plus forte raison par les bâtiments de la marine commerciale de ces nations (§ 12).

Les vaisseaux de guerre et les corsaires peuvent y conduire les prises maritimes qu'ils ont faites ; mais il ne leur est pas permis, *dans tous les ports neutres,* de procéder à la vente des bâtiments capturés qu'ils y ont conduits ; le souverain territorial n'accorde par fois aux *corsaires* que le simple abri, l'ancrage momentané et la permission de se procurer les objets de première nécessité. [1])

Lorsqu'il leur est permis de procéder à la vente des bâtiments capturés, ils ne peuvent, de toute façon, le faire que lorsque ceux-ci ont été déclarés *bonnes prises* par les magistrats compétents.

L'ordonnance de Louis XIV, de 1681, voulait qu'aucun bâtiment capturé par un *corsaire étranger,* ne pût demeurer plus de vingt quatre heures dans les ports et baies du royaume, excepté

[1]) *Voir* à la section deuxième du § 10, les mesures adoptées en 1854 par la Suède, le Danemarck, la Belgique, l'Autriche.

dans le cas où le capteur y serait retenu par la tempête et à moins que les prises n'eûssent été faites sur les ennemis de la France ; elle prescrivait d'ailleurs de retenir les marchandises appartenant à des Français et à des alliés de la France, qui feraient partie des chargements des bâtiments capturés, pour être rendues à leur propriétaire.

Dans tous les cas, les corsaires et tout navire de guerre des belligérants doivent dans les ports neutres ne se permettre aucune espèce d'hostilités contre les bâtiments ennemis qu'ils peuvent y rencontrer. (*Voir* § 23, et Livre II, chap. XII, §§ 1 et 2.)

Il leur est défendu d'y recruter de nouveaux matelots, de renouveler les munitions de guerre, d'augmenter le nombre de leurs canons.

« Ils ne doivent pas », dit Azuni, « se tenir en sentinelle dans « le port ou chercher à s'instruire de bâtiments ennemis qui sont « près d'y venir ; et s'ils en découvrent, ils ne peuvent sortir pour « aller à leur rencontre et leur courir sus. » Dans le cas où ils le feraient, l'autorité territoriale qui doit protection à tous les bâtiments mouillés dans ses ports et qui doit se maintenir sur une ligne de stricte neutralité à l'égard des belligérants, serait en droit, en effet, de contraindre par la force les bâtiments armés qui agiraient de cette sorte, à rentrer dans le port. (*Voir* titre II, § 40, titre III, § 23 ; et Livre II, chap. XII, et XXIV, § 3.)

Les bâtiments armés en guerre des nations belligérantes peuvent également être contraints, par la force, à ne point lever l'ancre aussitôt après qu'un bâtiment ennemi a mis à la voile pour quitter le port neutre ; l'autorité locale peut les y retenir pendant vingt quatre heures au moins. « Ce temps écoulé », dit encore Azuni, dont l'opinion s'appuie sur diverses stipulations de traités publics, « si l'on voit encore du port le bâtiment ennemi, on les force de « retarder leur départ, jusqu'à ce que le navire parti soit hors « de vue et qu'on ne sâche plus quelle direction il a prise. »

Tout bâtiment appartenant aux nations belligérantes, qui s'embosserait dans l'intérieur des baies et derrière des îles d'un territoire neutre pour se tenir aux aguets et faire la chasse aux navires ennemis, porterait par ce seul fait (et plus encore s'il était suivi d'hostilités) une atteinte réelle à l'indépendance de la nation neutre et à son droit de souveraineté sur la mer territoriale de l'État.

La piraterie étant une violation de la loi universelle des nations, tout bâtiment pirate que le mauvais temps oblige à chercher un abri dans un port neutre, peut y être saisi : l'autorité locale

s'empare des prises maritimes qu'il peut y avoir conduites, afin de les rendre à leurs propriétaires. (*Voir* titre III, §§ 28 et 35.)

§ 14.

De la contrebande de guerre. [1])

Le livre des *Assises de Jérusalem*, concernant le droit maritime, déclare dans son chapitre XLIV que si un matelot ou un marchand, quel qu'il soit, porte dans le pays des sarrasins des choses prohibées, telles qu'armures, hauberts, chausses de fer, lances, arbalètes, heaumes ou broches d'acier ou de fer, etc., sera condamné par la *Cour des bourgeois*, à être *pendu*, après que les *Jurés de la mer* auront reçu les dépositions des témoins.

Le droit romain, les Basiliques, les capitulaires des rois de France, ont proclamé des prohibitions et des peines semblables.

Le traité conclu à Londres, le 29 novembre 1642, entre l'Angleterre et le Portugal, art. II, permettait de conduire dans les ports des nations belligérantes toutes marchandises quelconques, *même celles dites de contrebande de guerre*; ce document fait exception, dans l'espèce, à la règle commune.

Les usages généralement suivis, actuellement et depuis longtemps, sont bien éloignés et de cette sévérité et de cette facilité; l'Angleterre signataire du traité de 1642 s'est constamment montrée, *depuis*, plus exigeante, et surtout *beaucoup plus exigeante que les autres nations*, en faisant inscrire dans la liste des marchandises dites *contrebande de guerre*, des objets qu'aucune autre nation, dans ses traités particuliers avec les États divers du globe, n'y a jamais compris.

Chacun peut aisément comprendre que les belligérants, dans le but même d'empêcher la prolongation de la guerre, aient dû désirer dans tous les temps que les neutres ne fournissent pas aux places bloquées et assiégées des moyens de continuer la résistance.

Aussi, tous les traités en stipulant que les bâtiments de la marine commerciale des États neutres pourraient fréquenter les ports des belligérants, *à l'exception des ports bloqués*, avec la faculté d'y porter les articles habituels de leur commerce, ont-ils déclaré que certaines marchandises désignées par les traités sous le nom de *contrebande de guerre*, ne pourraient être transportées

[1]) *Voir* §§ 18 et 38.

par les neutres, en temps de guerre, et que ces objets, trouvés à bord de leurs bâtiments, seraient confisqués ; il est même passé en usage qu'un bâtiment dont *des trois quarts du chargement serait composé de contrebande de guerre,* serait susceptible d'être confisqué ; divers traités toutefois affranchissent de toute façon le bâtiment neutre de la confiscation.

Au nombre des articles réputés *contrebande de guerre,* les traités publics ont placé généralement : la poudre, le salpêtre, les pétards, les mèches, balles, boulets, bombes, grenades, saucisses ; les cuirasses, piques, hallebardes, épées, ceinturons ; les fusils, pistolets, canons, mortiers, affuts, fourneaux ; les chevaux ; les selles de cavalerie ; les harnais, et les fontes de pistolets ; les fourches de mousqueton ; les casques et morions ; les javelines, les baudriers, et généralement tous autres assortiments servant à l'usage de la guerre ; enfin, les hommes *actuellement au service de l'ennemi* : ceux-ci sont faits prisonniers ; la contrebande de guerre est confisquée. [1])

La Grande-Bretagne a cherché en plusieurs circonstances à étendre la liste des articles *de contrebande,* en y faisant comprendre les bois de construction, les planches, moins celles de sapin, le goudron, la résine, le cuivre en feuille, les voiles, le chanvre et les cordages, les uniformes militaires, les fers en barres, l'acier, le hareng, etc., et généralement *tout ce qui peut être utile directement pour l'équipement des vaisseaux et les constructions navales.* (Traités de la Grande-Bretagne avec les États-Unis, en 1794 ; avec le Danemarck, en 1780 ; avec la Suède, en 1803 ; avec le Brésil, en 1827). Dans ses traités avec la Suède, en 1661, 1666 et 1803, l'Angleterre a fait inscrire également au nombre des objets de *contrebande de guerre,* l'argent monnayé et les provisions de bouche !

Par ses traités de 1803, avec la Suède, et de 1806, avec les États-Unis, la Grande-Bretagne a d'ailleurs admis, d'une part, que les planches, les madriers, le hareng, le fer en barres, le cuivre, l'acier, le laiton, le bois de construction, le goudron, la résine, ne seront pas considérés comme *contrebande de guerre, s'ils ne sont pas portés vers un port ennemi* ; d'autre part, que si ces objets sont la propriété du pavillon ami qui les couvre, ils ne seront pas confisqués, mais que le bâtiment visiteur pourra s'en emparer en exerçant le droit de *préemption,* c'est-à-dire en payant au ca-

[1]) L'ordonnance de 1584, du roi Henri IV, était plus équitable ; elle autorisait uniquement l'exercice du *droit de préemption* par le bâtiment visiteur. (*Voir* § 18.)

pitaine du bâtiment visité, 10 % en sus de la valeur *constatée* des marchandises (§ 18).

La France a aussi compris au nombre des articles de *contrebande de guerre,* dans son traité de 1742, avec le Danemarck (confirmé par la convention de 1842), le goudron, la poix, la résine, les toiles à voile, le chanvre, les cordages, les mâts et les bois de construction.

Quoiqu'il en soit, les articles dits de *contrebande de guerre,* sont bornés, *généralement,* à ceux qui font partie de la première série d'objets *servant à l'usage de la guerre,* que nous avons donnée plus haut; ce sont ces objets qui, seuls, figurent au traité de la France et des États-Unis, de l'année 1778 (qu'il est utile de consulter sur cette matière), de même qu'au traité de 1787, entre la France et la Russie.

Une clause des traités publics consacre ordinairement le principe que les quantités de munitions de guerre, d'armes, etc., nécessaires à la défense du navire visité, restent en dehors et ne sauraient être considérées comme faisant partie du chargement.

Les traités, nous le répétons, stipulent d'ailleurs en faveur des individus, sujets des nations belligérantes, qui se trouveraient comme passagers à bord des bâtiments neutres ; ils ne peuvent point être enlevés s'ils ne sont pas militaires *actuellement au service de la nation ennemie* du bâtiment visiteur.

Si le bâtiment neutre visité abandonne immédiatement la *contrebande de guerre* dont il est chargé, il n'est point arrêté et peut continuer librement son voyage, à moins que les quantités à livrer ne soient trop considérables pour que le bâtiment visiteur puisse les faire passer sur son bord : dans ce cas, le bâtiment visité et trouvé chargé de *contrebande de guerre,* peut être conduit dans un port neutre où la *contrebande de guerre* est, par l'autorité compétente, déclarée *de bonne prise* et confisquée.

En semblable circonstance, il est de toute justice que le bâtiment neutre soit relâché aussitôt qu'il a débarqué la marchandise dite de contrebande de guerre, et qu'il soit indemnisé pour le retard qu'il a éprouvé, alors qu'il ne faisait aucune difficulté de la livrer en pleine mer.

Voici dans quels termes sont généralement conçues les stipulations relatives à la contrebande de guerre trouvée à bord des bâtiments neutres :

« S'il arrivait que le bâtiment neutre visité se trouvât surpris en contrebande, il est défendu de rompre les caisses, coffres, balles, tonneaux qui se trouveront sur le navire, ni de détourner

la moindre partie des marchandises ; mais le capteur sera en droit d'amener le dit navire dans un port, où après l'instruction du procès fait par devant les tribunaux établis à cet effet, et après que la sentence définitive aura été portée conformément aux lois et règles prescrites, la marchandise non permise et reconnue pour *contrebande de guerre,* sera confisquée, tandis que les autres effets et marchandises, s'il s'en trouvait sur le même navire, seront rendues *sans que l'on puisse jamais retenir ni vaisseau, ni effets, sous prétexte de frais et d'amende.* Le capitaine après avoir délivré la marchandise reconnue contrebande, ne sera point obligé d'attendre l'issue du procès ; il pourra se remettre en mer avec son vaisseau et le reste de sa cargaison quand bon lui semblera ; et au cas où un navire marchand neutre, visité et saisi en pleine mer par un des vaisseaux de guerre ou corsaires des parties belligérantes, se trouvât chargé de marchandises réputées *contrebande de guerre,* il lui sera accordé, s'il le juge à propos, d'abandonner la dite marchandise à son capteur, lequel devra se contenter de cet abandon volontaire, sans pouvoir retenir, molester, ou inquiéter en aucune façon, le navire ni l'épuipage, qui pourront, dès ce moment, poursuivre leur route en toute liberté. »

On peut consulter sur ce point les stipulations des traités qui ont été conclus, notamment, par la Russie avec les puissances du nord à l'époque de la première neutralité armée : en 1780 et 1782 avec le Danemarck ; en 1783 et 1801 avec la Suède ; en 1785 avec l'Autriche.

Les traités de 1783, 1816 et 1827 entre la Suède et les États-Unis, renferment la même clause, le premier *textuellement*, les deux autres en confirmant le traité de 1783 ; mais ils portent de plus que tout navire conduit dans un port, sous prétexte de contrebande, recevra de l'Armateur du navire capteur, une indemnité si, visite faite, il est reconnu ne contenir que des marchandises libres. Cette indemnité est de toute justice.

Le traité du 17 juin 1818 entre le Danemarck et la Prusse, est conçu dans le même esprit et a peu près dans les mêmes termes que les traités des années 1780, 1782 et 1801, que nous avons signalés : le capteur a le droit de conduire le vaisseau visité dans un port, pour lui faire faire son procès ; mais si lors de la visite en pleine mer, le capitaine du vaisseau sur lequel se trouve la contrebande militaire, abandonne cette contrebande au capteur, celui-ci devra se contenter de cet abandon volontaire, sans inquiéter en aucune façon le navire.

Si nous résumons les dispositions relatives à la *contrebande*

militaire, nous trouverons en principe que la jurisprudence maritime consiste en ceci : d'une part, le commerce des neutres avec les ports des nations belligérantes, moins les ports bloqués, reste libre à l'exception toutefois des articles dits de *contrebande de guerre,* c'est-à-dire notamment les munitions et armes de guerre ; d'autre part, les objets de contrebande de guerre, trouvés à bord d'un bâtiment neutre, *sont confisqués.*

Doit-on conclure de cette disposition des traités publics que les objets dits de *contrebande de guerre,* trouvés à bord d'un bâtiment neutre, doivent être nécessairement confisqués par les belligérants, *quels que soient la laditude et les parages dans lesquels le bâtiment neutre est rencontré en pleine-mer?* ou bien ces objets sont-ils soumis à la confiscation *uniquement lorsque le bâtiment neutre qui les porte, navigue sur les côtes des pays en guerre,* ou lorsque l'examen de ses papiers a fait connaître *qu'il est destiné pour l'un des ports non bloqués, de la nation momentanément ennemie* de celle à laquelle appartient le bâtiment visiteur?

Le texte des traités publics n'est pas en général assez précis sur ce point : mais leur esprit ne saurait être douteux.

Les belligérants ont eu pour but en écartant, en principe, *du commerce libre des neutres* avec les ports non bloqués des nations en guerre, certaines marchandises (munitions et armes de guerre), d'empêcher leur ennemi de recevoir, par la navigation neutre, divers approvisionnements propres à prolonger la lutte : tout ce qui va au delà de ce but, tout ce qui n'y concourt pas, reste en dehors de *l'interdiction* prononcée par les traités ; jamais aucun négociateur n'a pû avoir la pensée que le *seul fait* d'une guerre engagée entre deux Puissances *sur un point quelconque du globe,* dût suffire pour entacher d'illégalité le transport, pour un tout autre point que les côtes des belligérants, des marchandises, en plus ou moins grand nombre, déclarées *contrebande de guerre* par les traités publics.

L'interdiction pour les neutres de transporter des munitions de guerre ne saurait donc atteindre que les bâtiments qui fréquentent les ports des belligérants ou qui naviguent dans leur mer territoriale, et nullement les bâtiments qui n'ont et ne veulent avoir aucuns rapports avec eux.

Le transport des marchandises dites de *contrebande de guerre* peut donc être, de la part des neutres, un *commerce parfaitement innocent,* et que les traités ne sauraient frapper d'illégalité et soumettre aux confiscations, quand l'expédition du bâtiment neutre a été faite pour des ports assez éloignés des territoires des

nations en guerre, pour qu'aucun soupçon de vouloir favoriser l'un des belligérants ne puisse exister : le gouvernement anglais qui s'est montré d'une grande exigence, en général, en tout ce qui touche *la contrebande de guerre,* a dû éprouver ce sentiment d'équité quand il a permis aux négociateurs britanniques, chargés de signer les traités de 1803 avec la Suède et de 1806 avec les États-Unis, de déclarer certaines marchandises, jusqu'alors considérées par la Grande-Bretagne comme *contrebande de guerre,* affranchies de ce caractère qui implique confiscation, *quand elles ne sont pas portées vers l'un des ports ennemies.*

Est-il raisonnable d'admettre en effet qu'un bâtiment armé, danois ou suédois, aura le droit (parceque le Danemarck et la Suède sont en guerre), de confisquer les armes, munitions de guerre, toile à voiles, cordages etc. qu'il aura trouvés à bord d'un bâtiment français, anglais, espagnol, sarde, toscan etc., naviguant sur la Méditerranée et se rendant à Smyrne, Athènes ou Constantinople ?

Et parceque la Russie et la Suède, ou bien la Prusse et le Danemarck seront en guerre, doit-il en résulter que la navigation commerciale française, anglaise, américaine ou brésilienne ne pourra plus porter, en *toute sûreté* et en *toute liberté*, des articles réputés *contrebande de guerre,* à New-Yorck, à Rio de Janeiro, à Buenos-Ayres, à Marseille, à Bordeaux, au Caire, en Algérie?

Il serait essentiel cependant lorsque deux Puissances négocient et libellent un traité de paix, de commerce, ou de navigation, qu'elles eûssent le soin, en prévoyant le cas où l'une d'elles aurait un jour à soutenir une guerre, pendant la durée de laquelle l'autre Puissance contractante resterait neutre, de tracer en quelque sorte les limites dans lesquelles *uniquement,* selon la position géographique de la nation ennemie, la *visite* et la *confiscation* des marchandises dites *de contrebande de guerre* pourraient avoir lieu : toute confiscation, *toute visite même*, en dehors de ces limites, *indiquées par les degrés de latitude et de longitude,* serait considérée comme une violation des droits des neutres, et sujette à réparation.

Un grand nombre de difficultés, de violences, de vexations, seraient sans doute prévenues et évitées, si les négociateurs s'applicaient à apporter une grande clarté et une grande précision à la redaction de certaines clauses, en adoptant des formes nouvelles, au lieu de se borner à reproduire *textuellement*, ainsi qu'il arrive trop fréquemment, des rédactions *anciennes* qui manquent de précision et de clarté.

Dans l'état actuel de la jurisprudence martime des nations, et malgré la latitude que le texte des traités donne à l'arbitraire en ce qui concerne la *contrebande de guerre,* frappée en principe de confiscation, il est douteux qu'il se trouvât un tribunal qui se crût le droit de déclarer de *bonne prise* (parceque le Danemarck serait en guerre contre la Suède), les articles réputés, par les traités publics, *contrebande de guerre,* qu'un bâtiment armé, danois ou suédois, aurait trouvé sur un bâtiment neutre parti de Marseille ou de Barcelone pour Athènes ou pour Alexandrie ; ou qui aurait été expédié de Bordeaux, de Liverpool ou de Cadix, pour Lisbonne, Philadelphie, Fernambuc, San-Francisco, ou Canton.

On doit donc admettre, nous le dirons encore, qu'en interdisant aux neutres (en principe et d'une manière générale) le transport des articles réputés *contrebande de guerre,* les négociateurs n'ont voulu comprendre, *dans l'interdiction,* que les seuls bâtiments qui naviguent sur les côtes des pays belligérants, ou qui sont destinés pour l'un des ports non bloqués des nations momentanément ennemies : aller au delà serait inique, absurde et tyrannique.

§ 15.

De la visite des bâtiments de la marine commerciale des nations neutres, par les bâtiments armés des États belligérants.

Du droit que possède toute Puissance belligérante d'affaiblir son ennemi et de s'opposer à ce qu'il puisse recevoir des secours propres à prolonger la résistance des places assiégées, et la guerre en générale, sont dérivés le blocus, l'interdiction, pour les bâtiments neutres, de transporter des munitions de guerre, et, dès lors, le droit, pour les belligérants, *de visiter les bâtiments neutres,* dans le but de s'assurer s'ils n'ont à bord aucun des articles désignés, par les traités, sous le nom de *contrebande de guerre*, et dont ces mêmes traités prononcent la confiscation.

Il est donc admis par l'usage général et pratique, et reconnu comme un principe du droit maritime des nations, que les bâtiments de guerre et les bâtiments armés en course, des nations belligérantes, peuvent *visiter* les bâtiments de la marine commerciale des nations neutres, dans le double but de reconnaître leur nationalité, par l'examen de leurs papiers, et s'ils ne sont pas chargés de *contrebande militaire.*

Les bâtiments marchands voyageant sous *convoi,* c'est-à-dire *sous l'escorte de bâtiments de guerre,* ne sont pas visités (§ 19);

la Grande-Bretagne, seule, conteste ce droit des souverains neutres. (*Voir* chap. XXII, Livre II.)

L'intention de la visite en pleine mer est indiquée par un coup de canon, à poudre, dit de *semonce* ou *d'assurance* (§ 16). Le bâtiment de guerre visiteur reste en panne à une portée, ou tout au moins, selon l'état de la mer, à une demi portée de canon du bâtiment marchand qu'il veut visiter, et il détache une *seule* chaloupe à bord de laquelle se trouvent deux ou trois hommes et un officier qui se fait représenter les papiers de bord, les passeports (congé ou lettres de mer), et les connaissements et manifestes. (*Voir* Titre II, §§ 4, 6, 7.)

Si ces papiers constatent *l'innocence de chargement,* la visite n'a pas lieu. [1])

Tous les traités conclus depuis deux cents ans, sont d'accord et uniformes sur ces principes, et sur le mode de procéder à la visite.

L'ordonnance française de 1681 porte que *la résistance et le combat* légitimeront la capture du bâtiment de commerce; l'ordonnance espagnole de l'année 1718 dit la résistance ou le combat.

En pareille circonstance, la capture du bâtiment qui n'obéit pas à la semonce et cherche à éviter la visite, est devenue d'un usage général.

Le jet des papiers à la mer, au moment où la visite est annoncée par le coup de semonce (si le jet peut être constaté), entraine également la capture du bâtiment.

Les commandants et les capitaines des bâtiments visiteurs sont responsables, dans leur personne et dans leurs biens, de toutes les vexations ou de tous les actes de violence qui auraient été commis par les équipages; ils sont tenus également à payer une indemnité aux capitaines des bâtiments capturés qu'ils auront conduits dans un port, si la prise maritime n'est pas validée. (*Voir* § 22 et Livre II, chap. XIII.)

En ce qui concerne la visite des bâtiments, instituée à l'occasion de l'abolition de la traité des noirs, nous renvoyons au titre II, § 64, ainsi qu'au Livre II, chap. XXXI.

§ 16.

De la semonce.

L'article 12 du titre IX, Livre III de l'ordonnance française de 1681, porte : «Tout vaisseau qui refusera d'amener ses voiles,

[1]) *Voir* § 17, et dans le Livre II, chap. XIII, § 16 ce qui concerne le rôle d'équipage et le passeport des bâtiments neutres en temps de guerre.

après la semonce qui lui sera faite par nos vaisseaux ou ceux de nos sujets armés en guerre, pourra y être contraint par artillerie ou autrement, et en cas de *résistance et de combat,* il sera de bonne prise. »

Il a été dit au paragraphe précédent que le coup de semonce (ou *d'assurance,* car le bâtiment qui le tire doit, en hissant son pavillon national, *l'assurer* par cette démonstration), est l'annonce, en temps de guerre, de l'intention où se trouve un bâtiment armé de visiter un bâtiment de commerce.

Le coup de semonce est également en usage, *en temps de paix,* à l'occasion du salut de mer que les bâtiments de la marine commerciale doivent aux bâtiments de guerre (*voir* titre II, § 62): il est destiné à rappeler aux capitaines de navires marchands les égards qu'ils doivent à la marine militaire, s'ils négligent de les lui témoigner.

Tout bâtiment qui combat sous un autre pavillon que celui de l'État auquel il appartient, et dont il a reçu ses lettres de marque ou de commission, commet une action contraire au droit maritime des nations : c'est en hissant son pavillon national que le capitaine d'un bâtiment armé doit donner le coup de semonce.

Valin nous apprend qu'à l'imitation des Anglais, l'usage s'était introduit, pendant la guerre de 1756, de tirer le coup de semonce sous un faux pavillon, comme *moyen licite* de surprendre les vaisseaux en pleine mer, pourvu que le combat ne fût livré que sous le pavillon véritable que le bâtiment avait le droit d'arborer. Valin flétrit, en termes énergiques, cet usage que réprouvent l'honneur, la probité et les lois : il ne voit dans cette ruse immorale « qu'un trait de lâcheté et de perfidie, que l'exemple donné par « l'ennemi ne saurait justifier. » (*Voir* Livre II, chap. XVIII.)

§ 17.

De la nationalité et de la neutralité des navires de la marine commerciale.

La visite des bâtiments de la marine commerciale par les bâtiments armés a pour but de reconnaître, d'une part, la nationalité des bâtiments soumis à la visite, et dès lors s'ils appartiennent à des nations neutres ; d'autre part, de s'assurer s'ils n'ont pas à bord des objets de contrebande de guerre; nous avons dit plus haut quelles sont les marchandises réputées *contrebande de guerre.*

Quant à la nationalité, et tout à la fois la *neutralité*, elle se prouve par la production des papiers de bord. Si ces papiers

justifient la position neutre du navire, et *l'innocence* de son chargement, la visite est bornée à l'inspection de ces documents.

Si, en raison de quelque soupçon particulier, le capitaine du bâtiment visiteur juge à propos de faire la visite du chargement lui même et qu'il y trouve de la *contrebande de guerre,* il est en droit de s'en emparer en se conformant aux règles et aux usages reçus en pareille circonstance.

Si c'est un bâtiment de guerre qui visite et qu'il se trouve, à bord du bâtiment visité, des marchandises et provisions dont l'équipage du bâtiment de guerre peut avoir besoin, le commandant du dit bâtiment a le droit de s'en emparer en exerçant le *droit de préemption* (§ 18).

Enfin, si après combat, ou sans combat, le bâtiment armé *visiteur* reconnait que le bâtiment auquel il a donné le coup de semonce est ennemi, il peut le capturer ou lui rendre sa liberté après *rachat* constaté par *billet de rançon* (§ 29).

Un très grand nombre de traités publics ont réglé les conditions dans lesquelles doit se trouver un bâtiment pour justifier sa *nationalité* et sa *neutralité.*

Ces conditions portent surtout sur la nature des papiers dont le capitaine doit être muni et sur la composition de l'équipage, lequel doit être formé, selon divers traités et certains réglements, soit pour la moitié, soit pour les trois quarts, d'hommes nés sujets du pays auquel appartient le bâtiment: le traité de 1801, entre la Grande-Bretagne et la Russie, ne stipule que *la moitié*: dans d'autres traités, la Grande-Bretagne a fait adopter le chiffre des 3/4.

En dehors de ces conditions, les bâtiments visités peuvent être capturés et déclarés de bonne prise. (*Voir* titre III, § 28 et chap. XIII.)

Au nombre des traités à consulter, nous signalerons, notamment, ceux de 1798, entre le Portugal et la Russie; de 1800, entre la Prusse et la Russie; de 1832, entre le Chili et les États-Unis; de 1836, entre les États-Unis et le Pérou; entre la Grèce et la Suède; de 1837, entre la Prusse et les Pays-Bas; entre la Grande-Bretagne et les Pays-Bas; de 1839, entre la France et le Texas.

Le traité du 6 septembre 1841, entre la Grande-Bretagne et la Sardaigne, porte, article 11: « Afin d'éviter tout malentendu à l'égard des règles d'après lesquelles sont fixées les conditions qui établissent la nationalité des bâtiments, il est convenu qu'on considérera comme bâtiments sardes tous les navires construits dans les États de S. M. le Roi de Sardaigne, ou qui ayant été pris à

l'ennemi par des vaisseaux de guerre de S. M. ou par des sujets munis de lettres de marque, auront été régulièrement déclarés de bonne prise par l'une des cours des prises du Royaume de Sardaigne, de même que tous les bâtiments qui auront été condamnés par une cour compétente quelconque pour contravention aux lois contre la traite des noirs, pourvu qu'ils soient possédés, navigués et enrégistrés selon les lois du royaume, qu'ils soient la propriété entière d'un ou de plusieurs sujets de S. M. le Roi de Sardaigne, et que le patron et les *trois quarts* de l'équipage soient sujets sardes.

« Seront également considérés comme bâtiments britanniques tous les bâtiments construits dans les États de Sa Majesté britannique, et tous ceux qui ayant été pris à l'ennemi par des vaisseaux de guerre de Sa Majesté, ou par ses sujets munis de lettres de marque des lords commissaires de l'Amirauté, auront été régulièrement déclarés de bonne prise par une des cours des prises de Sa Majesté britannique, ainsi que tous bâtiments qui auront été condamnés par une cour compétente quelconque pour contravention aux lois contre la traite des noirs, pourvu qu'ils soient possédés, navigués et enrégistrés selon les lois de la Grande-Bretagne, qu'ils soient la propriété entière d'un ou de plusieurs sujets de S. M. la Reine de la Grande-Bretagne, et que le patron et les trois quarts de l'équipage soient sujets anglais. »

L'art. XIII du traité signé le 6 juin 1843, à Guito, entre la France et la République de l'Équateur, est conçu comme il suit : « seront considérés comme français les bâtiments construits en France ou ceux qui, capturés sur l'ennemi, par des armements français, auront été déclarés de bonne prise, ou enfin ceux qui auront été condamnés, par les tribunaux français, pour infractions aux lois ; pourvu, d'ailleurs, que les propriétaires, les capitaines et les *trois quarts* de l'équipage soient français.

« De même, devront être considérés comme équatoriens, tous les bâtiments construits dans le territoire de l'Équateur, ou ceux capturés sur l'ennemi, par des bâtiments de guerre de la République et déclarés de bonne prise, et ceux enfin qui auront été condamnés, par les tribunaux de l'Équateur, pour infractions aux lois ; pourvu toute fois que les propriétaires, les capitaines et les *trois quarts* de l'équipage soient équatoriens.

« Il est convenu, d'ailleurs, que tout navire français ou équatorien, pour jouir, aux conditions ci-dessus, du privilège de sa nationalité, devra être muni d'un passeport, congé ou régistre dont la forme sera réciproquement communiquée, et qui certifié

par l'autorité compétente pour le délivrer, constatera : « d'abord le nom, la profession et la résidence, en France ou dans l'Équateur, du propriétaire, en exprimant qu'il est unique, ou des propriétaires, en indiquant leur nombre, et dans quelle proportion chacun possède ; alors, le nom, la dimension, la capacité, et enfin toutes les particularités du navire, qui peuvent le faire reconnaître, ainsi qu'établir sa nationalité. »

En résumé, les bâtiments neutres doivent justifier sur mer, de leur nationalité et de leur neutralité, par les passeports, congé ou lettres de mer ; par la patente de nationalité ; par la rôle d'équipage, par le journal de bord, la charte partie, les manifestes, connaissements, factures etc. ; toutes ces pièces dûment signées par qui de droit.

Le passeport de même que le rôle d'équipage ne peuvent servir que pour le voyage, soit de *caravane,* soit ayant *destination fixe,* à l'occasion duquel ils ont été délivrés ; et quant au passeport il faut qu'il soit prouvé qu'au moment de l'expédition de ce document, *le bâtiment se trouvait dans un des ports du souverain qui l'a accordé.* (*Voir* Livre II, chap. XIII, § 16.)

Si le passeport indique un nom différent de celui qui serait mentionné dans les autres papiers de bord, le capitaine doit être pourvu de pièces constatant *le changement de nom,* l'identité du bâtiment, et que ces pièces elles mêmes ont été délivrées par les officiers publics du lieu du départ.

Si le bâtiment est de fabrique ennemie, le capitaine doit être pourvu d'actes officiels et publics constatant soit la transmission de la propriété, *avant le commencement des hostilités,* soit l'adjudication légale du bâtiment après la déclaration de *bonne prise* prononcée par les tribunaux compétents.

Ces diverses dispositions qui sont d'un usage généralement admis, ont été consignées dans le réglement français de 1778, lequel reproduit *en partie* les dispositions, sur ce point, des réglements du 17 février 1694 et du 21 octobre 1744.

L'art. 2 du réglement de 1778 place le passeport au premier rang des pièces destinées à constater *la propriété neutre,* parce qu'en effet, délivré par l'autorité compétente dans l'un des ports de la domination du souverain dont le bâtiment porte le pavillon, il est la preuve spécifique que le capitaine *n'est pas l'homme de l'ennemie,* qu'il voyage sous la *protection d'une puissance neutre,* sous la protection aussi des lois de son pays, et de la *tutelle* de son prince, et que la propriété du navire n'est pas devenue ennemie.

Le réglement de 1778 *répute* nul, d'ailleurs, le passeport de mer dont est muni le capitaine, s'il est prouvé que le bâtiment pour lequel ce document a été expédié, n'était, *au moment de l'expédition,* dans aucun des ports du prince qui l'a accordé.

Le rôle d'équipage peut être fait avec plus ou moins de solemnité. Il doit être arrêté par les officiers publics du port de départ: *Il ne peut servir qu'au voyage auquel il est destiné.* Afin d'établir la neutralité de l'équipage, dans la composition duquel il ne saurait entrer (selon les dispositions des réglements particuliers du pays auquel le bâtiment appartient), plus d'un quart ou d'un tiers de matelots *sujets de l'un des belligérants,* le rôle d'équipage doit indiquer les noms et prénoms, l'âge, la demeure et le lieu de naissance des matelots, et leur position à bord du bâtiment: les surcharges et ratures qui pourraient avoir été introduites sur ce document, doivent être *approuvées.*

§ 18.

Du droit de préemption en temps de guerre. [1])

L'ordonnance de Henri III, roi de France, de l'année 1584, assujettissait la *contrebande de guerre* au droit de *préemption*, mais elle n'en ordonnait pas la confiscation; c'est-à-dire que le bâtiment de guerre visiteur pouvait s'emparer des marchandises dites de *contrebande de guerre* ou *contrebande militaire,* trouvées à bord d'un bâtiment *neutre* ou appartenant à une nation amie ou alliée de la France, en en remboursant la valeur, et de plus en remettant une indemnité en sus du prix réel: cette diposition était plus équitable que l'usage actuel ..... la *confiscation!* Elle atteignait, d'ailleurs, le même but, puisqu'elle mettait, aussi bien que la confiscation, en la possession de la France des ressources de guerre qui auraient pû être livrées à l'ennemi.

Les traités de 1803 et de 1806 que l'Angleterre a conclus avec la Suède et les États-Unis renferment une clause *analogue* à l'égard de *certaines marchandises.*

Aujourd'hui le commandant d'un bâtiment de guerre qui trouve à bord d'un navire de commerce de sa nation, ou d'une nation amie ou neutre, des objets dont son équipage ou son bâtiment peuvent avoir besoin (vivres ou effets, mâts, cordages ou voiles), peut se les faire céder par le capitaine du navire marchand en lui remettant dix pour cent en sus de leur valeur établie par les

[1]) *Voir* Livre II, chap. XXVI.

factures et les connaissements. Le droit de préemption, en temps de guerre, n'est donc plus exercé sur les marchandises de contrebande militaires, condamnées par les réglements et les traités à la confiscation, mais uniquement sur les marchandises permises au commerces de neutres.

Le traité conclu le 25 juillet 1803 entre la Grande-Bretagne et la Suède présente, article 2, la disposition suivante : « Si les chargements exportés par les bâtiments de la Puissance neutre sont du produit du territoire de cette Puissance, et allant pour compte de ses sujets, la Puissance belligérante exercera le *droit d'achat*, sous la condition de payer un bénéfice de dix pour cent sur le prix de facture du chargement, fidélement déclaré, ou du vrai taux du marché soit en Suède, soit en Angleterre, au choix du propriétaire, et *en outre*, une indemnité pour la détention et les dépenses. »

Au titre II, § 20 il a été parlé du *droit de préemption* que l'administration des Douanes peut exercer sur les marchandises qui sont frappées à *l'importation* d'un droit *ad valorem :* ce droit est purement fiscal ; celui qu'exercent les bâtiments de la marine militaire des États belligérants, est un *droit de guerre*, qui ne porte pas, au commerce licite, un préjudice sérieux comme tant d'autres droits de guerre établis par la force.

§ 19.

Du convoi militaire.

Les navires de la marine commerciale voyageant *sous convoi,* sont ceux qui sont placés sous la protection et l'escorte d'un ou de plusieurs vaisseaux de guerre neutres ou amis, mais plus ordinairement, sous l'escorte de bâtiments de la marine militaire du pays auquel les dits navires eux mêmes appartiennent.

La visite des navires du commerce voyageant sous convoi, peut-elle avoir lieu ? L'Angleterre répond *oui*, en principe ; et par son traité du 17 juin 1801, avec la Russie, elle a consenti à ne point en accorder l'exercice aux corsaires, et à le réserver uniquement, *aux vaisseaux de la marine militaire de l'État.* (*Voir* Livre II, chap. XXV.) Gérard de Rayneval fait à la question que nous avons posée, la seule réponse possible : « L'exhibition des papiers de « mer est requise d'un navire voyageant insolément : les bâtiments « qui sont *sous convoi* ont *une garantie supérieure,* d'un coté, celle « du pavillon militaire lorsqu'il a été *assuré* par un coup de ca- « non, de l'autre, celle *de la parole d'honneur* de l'officier com-

mandant le convoi : *cette parole vaut bien une patente* ! Il est certainement de la dignité de tous les États d'attribuer à leur marine le droit de donner cette double garantie. » [1])

De nombreux traités conclus depuis l'année 1780, ont stipulé dans ce sens ; la clause qu'ils renferment au sujet des bâtiments voyageant *sous convoi* est généralement conçue dans les termes suivants :

« La visite des bâtiments neutres voyageant sous convoi ne pourra pas avoir lieu : la déclaration verbale du commandant de l'escorte *que les navires convoyés appartiennent à la nation dont ils portent le pavillon, et qu'ils ne contiennent aucune marchandise dite de contrebande de guerre* à leur bord, sera regardée, par les bâtiments croiseurs, comme pleinement suffisante. »

On retrouve à peu près *textuellement* cette clause dans les traités qui ont été conclus en :

1782 entre les États-Unis et les Provinces-Unies des Pays-Bas ;
1783 » les États-Unis et la Suède ;
1785 » l'Autriche et la Russie ;
1785 — 1799 et 1828 entre les États-Unis et la Prusse ;
1787 entre les Deux-Siciles et la Russie ; la France et la Russie ;
1798 » le Portugal et la Russie ;
1800 » le Danemarck et la Russie ;
1801 » la Russie et la Suède ;
1818 » le Danemarck et la Prusse ;
1824 » les États-Unis et *la Colombie* [2]) ;
1825 » les États-Unis et Guatémala ;
1829 » *la Colombie* et les Pays-Bas ;
1832 » le Chili et les Étas-Unis ;
1836 » les États-Unis et le Pérou ;
1839 » la France et le Texas ; les États-Unis et l'Équateur ;

[1]) « A l'égard de la visite, qu'est-ce autre chose, sinon un mode d'exercice du droit qui appartient au belligérant d'interdire la contrebande de guerre, c'est-à-dire ce commerce d'armes et de munitions qui aurait pour effet de secourir l'ennemi ? S'il en est ainsi, n'est-il pas évident qu'il doit se borner à vérifier si le bâtiment rencontré sous pavillon neutre appartient réellement à la nation dont il porte les couleurs, et si sa cargaison n'est pas de la contrebande de guerre ? Or, il existe un moyen de reconnaître sa nationalité et sa neutralité, c'est l'examen des papiers de bord, ou, si le bâtiment est convoyé, c'est la parole de l'officier commandant le navire convoyeur. Il est délégué de son souverain ; son affirmation ne peut être révoquée en doute, et toute tentative faite pour en vérifier la sincérité ou pour transformer la visite en *recherches*, est une insulte au pavillon neutre. Elle doit être repoussée par la force. »

(M. Chaix d'Est-Ange, dans son examen de l'ouvrage de M. L. d'Hautefeuille : *Des droits et des devoirs des nations neutres.*)

[2]) Cette république s'est séparée en trois États distincts, la Nouvelle Grenade l'Équateur et Venézuéla.

1840 entre les Pays-Bas et le Texas;
1843 » la France et Vénézuéla; la France et l'Équateur;
1846 » la France et la Nouvelle Grenade;

La Grande-Bretagne qui a vu dans la protection du convoi une atteinte portée à la suprématie qu'elle a longtemps affectée sur mer, et à laquelle elle prétend toujours, sans le dire aussi haut peut-être, non seulement n'a pas respecté *ce principe du droit maritime des nations,* en diverses circonstances (*voir* Livre II, chap. XXII); mais (sachant tirer partie des circonstances du moment et du changement que devait produire, dans la politique de la Russie, la mort de Paul I), elle est même parvenue à le faire abandonner, *en partie,* par les Puissances du nord, qui cependant à l'époque de *la deuxième neutralité armée*, en 1801, avaient signé des traités dans lesquels ce principe de dignité et d'indépendance pour toute nation maritime, avait été consacré. (*Voir* Livre II, chap. XXV.)

En effet, le traité signé le 17 juin 1801, entre la Grande-Bretagne et la Russie (auquel ont accédé la Suède et le Danemarck), limite le droit de visiter les bâtiments marchands voyageant sous *convoi*, aux seuls cas où la Puissance belligérante pourrait essuyer un préjudice réel par suite de l'abri donné au pavillon neutre par le *convoi*; et statue que la visite ne doit être faite que par les vaisseaux de guerre; elle est interdite aux armateurs corsaires. (*Voir* Livre II, chap. XXV.);

Une fois la vérification faite des papiers, porte le traité de 1801, le commandant du vaisseau de guerre visiteur, s'il a des motifs de suspicion, pourra faire faire la visite des chargements, et *le commandant du convoi* aura la faculté de nommer et de déléguer plusieurs officiers pour assister à la visite des bâtiments convoyés. [1])

Le traité du 17 juin 1801 ajoute que si un bâtiment se trouve dans le cas d'être retenu et conduit dans un port de la partie belligérante, le commandant du convoi pourra donner à un officier l'ordre de rester à bord de tout navire qui pourrait être détenu, et d'assister à l'examen de la cause de sa détention. S'il est reconnu que la détention a été injuste, il y aura indemnité payée au propriétaire par le commandant du vaisseau visiteur de la Puissance belligérante.

Et la Russie a signé un semblable traité! .... et le Danemarck et la Suède y ont adhéré! ....

[1]) Nous devons signaler cette clause comme bien déplorable.

Dans cet abandon inouï *d'un droit, d'un principe reconnu et consacré* par les traités russes de 1785 avec l'Autriche; de 1787, avec la France et avec les Deux-Siciles; de 1798, avec le Portugal; de 1800 et de 1801, avec le Danemarck et avec la Suède, les négociateurs russes ont-ils donc cru mettre suffisamment à couvert l'amour propre national et la dignité de la couronne, en reconnaissant *aux seuls bâtiments de guerre* le privilège de pouvoir visiter les bâtiments du commerce *voyageant sous convoi*?

L'abandon, par la Russie, d'un principe que cette Puissance avait consacré par plusieurs traités conclus depuis seize ans, de 1785 à 1801, ne saurait s'expliquer que par la pression des événements et par les nécessités impérieuses du moment, que nous ne chercherons pas à discuter et encore moins à justifier; mais (nous ne le mettons pas en doute un seul instant), un pareil traité n'obtiendrait jamais, de nos jours, ni l'assentiment du gouvernement russe, ni l'approbation de l'empereur Nicolas qui possède, au plus haut degré, le sentiment de la dignité de sa couronne, et de l'indépendance des nations, des devoirs mutuels qui les lient et que tous les États doivent respecter et remplir les uns envers les autres; en pareil cas, ce qui est juste pour tous, ce qui est honorable pour tous, doit devenir la règle de tous.

Aucun traité postérieur à celui du 17 juin 1801, n'ayant invalidé les dispositions concernant le Convoi, il n'est pas douteux que l'Angleterre ne réclame un jour l'exécution des clauses de ce traité, lequel porte, article VIII: « Les principes et les mesures adoptés par le présent acte, seront également applicables *à toutes les guerres maritimes* où l'une des deux Puissances serait engagée, tandis que l'autre resterait neutre. *Ces stipulations seront en conséquence regardées comme permanentes, et serviront de règle constante* aux Puissances contractantes en matière de commerce et de navigation. »

Ainsi la Russie, la Suède et le Danemarck seront *dans l'obligation,* dans toute guerre maritime qui pourra survenir désormais, d'observer à l'égard de l'Angleterre un principe qui n'a encore trouvé place que dans le traité du 17 juin 1801, tandis que leurs traités avec les autres Puissances ont consacré, sans modification aucune, le respect dû au *convoi* par les vaisseaux armés des belligérants! .... [1])

[1]) Nous ne pouvons nous le persuader, un jour viendra sans doute où le cabinet russe, négociateur si habile, obtiendra l'annulation de l'article 4 *tout entier* de la convention maritime du 5—17 juin 1801. Un semblable traité est, pour le gouvernement actuel russe, un *legs caduc* que la raison et l'équité devront entièrement anéantir avec le temps.

Par les traités relatifs à l'abolition de la *traite des noirs*, la Grande-Bretagne a cherché encore à obtenir le droit de visite des bâtiments voyageant *sous convoi*: elle ne l'a pas obtenu d'une manière générale et encore moins d'une manière complète (*voir* titre II, § 64 et Livre II, chap. XXXI); là encore, il est désirable que la concession faite soit réformée!

Divers traités parmi ceux que nous avons indiqués, et d'autres encore, portent que les vaisseaux de guerre escortant des bâtiments de commerce de l'une des parties contractantes, et rencontrant des bâtiments marchands de l'autre partie, les prendront sous leur protection; ce sont notamment les traités de 1669 entre le Danemarck et l'Angleterre; de 1780, entre le Danemarck et la Russie; de 1794, entre le Danemarck et la Suède; de 1783, 1816 et 1827, entre les États-Unis et la Suède; de 1782, entre les États-Unis et la Hollande; de 1785 et 1828, entre les États-Unis et la Prusse.

Le traité de 1800, entre le Danemarck et la Russie, traité de *neutralité armée* et de protection mutuelle, porte art. 8: «En cas de pillage ou de capture des bâtiments danois ou russes, par les belligérants, malgré l'exacte observation de la neutralité, les deux hautes parties contractantes feront des démarches en commun pour obtenir et la restitution des prises et des dédommagements convenables, ou la réparation de l'insulte faite à leur pavillon. Si l'on refuse de rendre justice, les deux contractants se concerteront et useront de représailles.»

La Reine Christine de Suéde parait être la première tête couronnée qui ait introduit (en 1653), la doctrine que les bâtiments de commerce, neutres, voyageant *sous l'escorte d'un bâtiment de guerre de leur nation,* ne devaient pas être soumis à la visite des bâtiments armés.

Le *Code civil* danois de Christian V, de l'année 1688, entra dans la même voie.

C'est donc à ces déux souverains du nord que le droit maritime des nations est, en quelque sorte, redevable d'un principe aussi salutaire au commerce, principe qui est devenu la *règle* de toutes les nations, moins une! ....

On ne doit pas confondre le voyage sous *convoi,* et le voyage de *conserve*: nous avons dit, au titre II, § 45, la différence qui existe entre le *bâtiment convoyeur* et le *bâtiment directeur*.

§ 20.

De la course et des corsaires.

Transformant la guerre de nation à nation en une guerre d'individus à individus, les gouvernements belligérants, dans le but de nuire à leur ennemi, autorisent des armateurs à *équiper en guerre,* à leurs frais, des bâtiments, et à *courir sus* aux navires de commerce de la nation momentanément ennemie. En agissant de cette sorte, les gouvernements semblent vouloir rester aveugles sur les effets déplorables qui peuvent résulter pour la morale publique du développement des mauvaises passions que la *course* doit produire [1]: ce n'est ni l'honneur, ni le désir de se faire un nom glorieux, ni l'amour de la patrie qui rendent les armateurs les auxiliaires volontaires des forces navales du prince: non; c'est uniquement la cupidité qui les excite; c'est uniquement l'espoir du gain qui résultera pour eux de la vente des bâtiments et des chargements capturés; bâtiments, *désarmés* fort souvent, dont l'équipage tombe, quelque fois, victime de la résistance que par suite d'un sentiment naturel de propre conservation, de liberté et de propriété, il aura tenté d'opposer à l'attaque avide et intéressée de l'ennemi.

Le bâtiment armé en guerre par des particuliers est nommé *corsaire*: la guerre maritime que les corsaires sont autorisés à faire, pour leur compte, aux bâtiments marchands de l'ennemi, en vertu des *lettres de marque* (§ 21), qui leur sont délivrées par l'État, est nommée *course.* La course est, d'ailleurs, soumise aux mêmes règles que celles auxquelles doivent se conformer les vaisseaux de guerre, en ce qui concerne la visite, la semonce, la confiscation de la *contrebande de guerre,* les prises, le respect du territoire maritime etc. etc., nous parlerons plus loin de la rançon (§ 29).

Le comte Merlin, le laborieux et savant auteur du *Répertoire de jurisprudence de la cour de cassation*, Wheaton, ministre plénipotentiaire et publiciste distingué des États-Unis, Azuni, publiciste sarde, sénateur et juge au tribunal au consulat à Nice, auteur d'ouvrages importants sur la jurisprudence maritime; et d'autres écrivains encore, ont reproduit *textuellement* une phrase de Mably (dans son *Droit public de l'Europe*), laquelle exprime une pensée juste et qui devrait devenir *pratique* : «Interrogez les

[1]) *Voir* à la deuxième section du § 10 la déclaration faite en 1854 par le gouvernement français.

négociants anglais, hollandais, français ; leur réponse sera la même : ils voient avec horreur les *armements en course*, et ils apprendraient, avec la plus vive satisfaction, *qu'à la paix prochaine*, les Puissances belligérantes se sont promis en cas de rupture, de ne plus permettre à leurs sujets *le métier de corsaire*, et de défendre à leurs vaisseaux d'insulter les *navires marchands* ennemis et de s'en saisir. » Vœux stériles jusqu'à présent ! ..... [1])

Nous pensons avec les négociants anglais, hollandais et français, avec Mably et avec les publicistes qui ont reproduit l'opinion exprimée par cet écrivain, *que la liberté du commerce maritime en temps de guerre devrait rester la même pour tous les bâtiments neutres, et même de nations ennemies* ; et qu'il devrait être *uniquement défendu, aux uns comme aux autres*, de communiquer avec les ports bloqués et de transporter, *dans les ports des belligérants*, des articles réputés *contrebande de guerre*.

Eh quoi ! quand les traités publics déclarent tous, *d'une part*, qu'en cas de rupture, un délai de deux ans, d'un an, de six mois, sera accordé aux sujets respectifs de chacune des deux Puissances, établis sur le territoire de l'autre, pour se retirer sous la protection de sauf-conduits, avec leurs vaisseaux et leurs propriétés, et même, selon quelques traités, que les sujets respectifs pourront continuer de séjourner pendant la guerre sur le territoire des belligérants et y continuer leur commerce ; *d'autre part*, que les sommes dues par les citoyens de l'une des deux nations à ceux de l'autre, les actions qu'ils pourront posséder dans les fonds publics, ou dans les banques nationales, etc., seront à l'abri de toute confiscation ; quand, enfin, dans les guerres continentales, ce sont les gouvernements seuls qui au moyen des armées régulières qu'ils entretiennent se font la guerre, en interdisant même à leurs soldats autant que possible les dévastations inutiles sur le territoire ennemi, et les mauvais traitements envers les populations du pays envahi, leur ordonnant au contraire de respecter les propriétés particulières .....

Eh quoi ! c'est en présence de semblables faits, de semblables doctrines fondées sur la justice, l'équité, la raison et l'humanité, que les gouvernements n'hésitent pas à autoriser *la course*, c'est-

[1]) Depuis que Mably a tracé la pensée généreuse et salutaire que nous avons reproduite, de grandes guerres maritimes ont eu lieu, des traités solennels y ont mis fin en 1763, 1783, 1802, 1814 ; un congrès imposant a été tenu en 1815, ... et *la course* n'a pas été abolie par les gouvernements. (*Voir* la déclaration de 1854 à la section deuxième du § 10.)

à-dire *la piraterie officielle* ; qu'ils n'hésitent pas à seconder les efforts de la cupidité contre le commerce inoffensif ! .....

Nous devons espérer qu'une époque viendra enfin, où les gouvernements maritimes, les grands États maritimes, s'entendront pour purger le droit maritime des nations de l'usage immoral de la course.

Mais quand à la suite d'une paix qui dure d'une manière à peu près générale, depuis 1814, les traités les plus récents renferment encore les stipulations qui ont pour but, en quelque sorte, en cas de rupture survenant entre les contractants, de régler la course, au lieu de la déclarer solennellement abolie, on doit craindre que l'usage, contre la durée et le maintien duquel nous nous élevons, ne soit longtemps encore l'un des moyens employés par les belligérants pour nuire à leur ennemi [1]) ; dans le paragraphe 21 nous serons dans le cas de signaler quelques uns de ces traités.

Revenons *à la course.*

L'armement en course a de tout temps été favorisé.

Mettant en pratique le droit que possède tout belligérant d'affaiblir son ennemi, les gouvernements ont vu dans cette piraterie légale un moyen d'atteindre ce but, en s'aidant (sans augmentation pour eux des frais de la guerre), des armements effectués par les particuliers ; flibustiers patentés, les armateurs sont devenus les *auxiliaires parasitiques* des bâtiments de la marine militaire de l'État.

Nul armateur ne peut d'ailleurs équiper un bâtiment en guerre, sans être muni d'une commission délivrée, à cet effet, par le souverain ; la composition de l'équipage doit être conforme aux prescriptions des réglements pour le temps de paix.

Le gouvernement français essaya, sur la demande de *l'Assemblée constituante* en 1791, d'abolir la course d'un commun accord avec les gouvernements étrangers ; il s'agissait dès lors d'assimiler les droits et usages de la guerre maritime aux droits et usages de la guerre continentale, et de distinguer, dans toutes les circonstances, la propriété particulière de la propriété publique. Cette pensée généreuse qui fut bien accueillie par les États-Unis, par la Hollande et par les Villes anséatiques, fut repoussée par la Grande-Bretagne lorsqu'elle lui fut soumise par M. de Chauvelin, ministre de France à Londres ! .....

[1]) *Voir* à la section deuxième du § 10, la déclaration collective de la France et de la Grande-Bretagne, en 1854, portant que les armements en course ne seront point autorisés et qu'il ne sera pas délivré de lettre de marque.

Force fut donc, en quelque sorte, à la France de suivre *l'ancienne voie,* pendant les guerres qu'elle eût à soutenir jusqu'en 1814, contre l'Angleterre. [1])

L'usage ayant prévalu jusqu'à présent d'autoriser les sujets propres à faire la guerre à leurs frais, et à s'emparer des bâtiments inoffensifs et non-armés de l'ennemi, ainsi que des marchandises, propriété de négociants fort innocents des querelles qui existent entre leur gouvernement et un gouvernement étranger, il ne nous reste plus, quant à présent, qu'à indiquer les conditions auxquelles la course maritime peut avoir lieu, tant en vertu des réglements particuliers, que des traités publics; c'est ce que nous allons faire dans les §§ 21 et 22 sur les *lettres de marque* et la caution des armateurs.

Qu'il nous soit permis toutefois, avant de terminer ce paragraphe, de rappeler l'opinion de Georges de Martens, au sujet de la *course* et de la *recousse.* Après avoir dit combien il semble difficile d'entrainer les États à abandonner un moyen de nuire à l'ennemi, qui ne leur *coûte rien,* le savant publiciste continue en ces termes :

« Delà, cette inconséquence frappante que tandis que dans les « guerres du continent les nations civilisées de l'Europe s'efforcent « à en faire retomber le fardeau, le moins possible, sur les sujets « paisibles de l'ennemi, et qu'elles respectent leurs propriétés « moyennant une contribution levée, et n'autorisant le pillage que « dans quelques cas extraordinaires, on a conservé dans les guerres « maritimes l'usage barbare de priver les sujets ennemis de leurs « navires et de leurs cargaisons, en défendant même, presque « généralement aujourd'hui, d'accepter aucune rançon. »

En parlant, à l'occasion de la *recousse,* ou reprise des bâtiments capturés par l'ennemi, de la différence établie entre l'indemnité accordée au recapteur, s'il porte le pavillon militaire, et celle que reçoit l'armateur-corsaire qui a effectué la *recousse,* Georges de Martens s'exprime comme il suit : « La gloire et le « devoir appellent l'officier à combattre l'ennemi, toutes les fois « qu'il y va de l'intérêt de son souverain, et l'honneur est la ré- « compense de ses travaux et de ses dangers. Il n'en est pas de « même de l'armateur : *indifférent au sort de la guerre, et souvent « de sa patrie,* il n'a d'autre amorce que l'avidité du gain, d'autre « récompense que ses prises et les prix attachés par l'État à *ses*

[1]) En 1854, la France et l'Angleterre ont renoncé aux armements en course et aux lettres de marque : cette mesure sage, juste, humaine, honnête deviendra-t-elle dans l'avenir un principe certain, fixe, et respecté du droit des gens ?

« *pirateries privilégiées.* Pour encourager des particuliers à faire « les frais considérables des armements en course, il faut leur pré- « senter l'appât d'un riche butin, et, en leur prescrivant une mo- « dération qu'ils se promettent bien de ne point observer, ne pas « les effrayer par des restitutions trop multipliées qu'on leur im- « poserait. »

Nous aimons à reproduire ces paroles du savant publiciste allemand : elles stigmatisent beaucoup mieux que nous ne l'avons fait nous même, dans cet article et dans divers passages de notre ouvrage, l'institution de la *course,* dont nous regardons le maintien dans la législation maritime des États chrétiens, comme une honte pour les gouvernements, comme une flétrissure pour la civilisation du 19e siècle. [1])

§ 21.

Des lettres de marque.

Il ne faut pas confondre les *lettres de marque* que délivre un souverain *pour les armements en course,* pendant la guerre qu'il soutient contre une nation devenue momentanément ennemie, avec les *lettres de représailles* dont il a été parlé au titre II, § 51, et qui sont quelquefois délivrées au sein de la paix.

Les lettres de marque étaient nommées autrefois *commissions de guerre.*

L'objet des *lettres de marque* est d'autoriser les armateurs particuliers à courir les mers pour s'emparer de tous les bâtiments marchands de la nation ennemie ; arrêter et visiter les navires des nations neutres et saisir les marchandises réputées *contrebande de guerre,* dont ils pourraient être chargées.

Les *lettres de marque* ne peuvent être accordées que par le souverain de la nation à laquelle appartient l'armateur ; tout armateur faisant *la course* sans être muni de *lettres de marque,* est considéré comme pirate, et puni comme tel par sa propre nation.

Mais s'il arrive qu'un bâtiment de commerce, à bord duquel il se trouve ordinairement, en temps de guerre, plus de moyens de défense qu'en temps de paix, fasse quelque prise *en se défendant,* il n'est point considéré comme ayant violé les lois sur les armements en course ; le bâtiment par lequel il a été attaqué et qu'il a capturé, sera déclaré *de bonne prise* à son profit. Au

[1]) *Voir* au titre II, § 48 sur les assurances maritimes, le fait signalé par Emérigon, et l'opinion de M. le professeur Pardessus touchant les assurances faites par l'ennemi.

reste pour se prémunir contre toute difficulté qui pourrait être soulevée à leur retour, il arrive que quelques bâtiments de commerce n'ayant pas l'intention de faire la course réclament la délivrance de *lettres de marque.*

Les réglements particuliers publiés dans divers pays font défense à tous les nationaux de prendre des *commissions* ou *lettres de marque* d'aucun roi, prince ou États étrangers, pour armer des bâtiments en guerre et courir la mer sous leur bannière, sous peine d'être traité comme *pirate.* L'article III du titre IX, Livre III de l'ordonnance de 1681 porte cette défense, mais en ajoutant « *si ce n'est par notre permission* ».

Cette permission ne serait plus accordée aujourd'hui : l'opinion publique flétrirait tout gouvernement qui l'accorderait.

Elle serait une violation manifeste de la *neutralité* de la part du souverain qui aurait fait connaître, ou qui aurait démontré, par son attitude, qu'il voulait ne prendre aucune part aux hostilités ouvertes entre deux ou plusieurs États.

Aussi, pour aller au devant de cette infraction possible aux devoirs de la neutralité, les traités publics portent que, dans le cas où l'une des parties contractantes se trouverait en guerre avec une tierce Puissance, il serait formellement défendu aux sujets respectifs des deux souverains contractants de recevoir, de quelque prince ou État que ce soit, des *lettres de commission* ou *de marque,* pour faire acte d'hostilités contre les bâtiments de la nation du souverain contractant, devenu belligérant.

Cette clause est inscrite dans un grand nombre de traités, notamment dans ceux qui ont été conclus en :

1713, entre la France et la Grande-Bretagne ;
1753, » les Deux-Siciles et les Provinces-Unies des Pays-Bas ;
1778 et 1800, entre la France et les États-Unis ;
1794 et 1806, » les États-Unis et la Grande-Bretagne ;
1795, entre l'Espagne et les États-Unis ;
1801, » la Suède et la Russie ;
1818, » le Danemarck et la Prusse ;
1840, » la Sardaigne et l'Uruguay ;
1843, » la France et l'Équateur.

Plusieurs de ces traités stipulent également que les corsaires étrangers munis *de commissions* ou lettres de marque de l'une des Puissances en guerre, ne pourront armer dans les ports des États neutres, ni y vendre les prises qu'ils y auront conduites.

Il est interdit à tout corsaire, régulièrement muni de *lettres*

de marque de son propre souverain, d'accepter en même temps des lettres de même nature d'un autre souverain, à plus forte raison d'accepter des *lettres de marque* de deux souverains étrangers; nous avons déjà dit que divers réglements particuliers interdisaient même d'accepter des *lettres de marque* de tout souverain étranger.

L'acceptation de lettres de marque de la part de deux ou plusieurs nations belligérantes, serait une honte et un crime pour l'armateur qui les auraient reçues; cet armateur se mettrait, en effet, dans le cas d'être traité *comme pirate.* Masquer le dessein d'attaquer un bâtiment au moyen d'un pavillon autre que celui, le *seul,* qu'un navire ait le droit d'arborer, *le pavillon de la nation à laquelle il appartient,* est l'acte *d'un forban*; l'armateur qui n'a pas hésité devant l'infamie dont il se couvrait en allant *mendier,* auprès de plusieurs princes, le honteux privilège de pouvoir piller, à l'abri de leur bannière, les bâtiments inoffensifs des diverses nations contre lesquelles ces princes se trouvent en guerre (ayant de cette sorte, et dans ce but, la faculté de changer son pavillon selon que les circonstances l'exigent), cet armateur commet un acte tout aussi coupable; il mérite le sort réservé aux brigands et écumeurs de mer du plus bas étage. (*Voir* Livre II, chap. XXIV.)

A l'occasion des *lettres de marque* qu'un armateur reçoit d'un prince étranger, Vattel s'exprime comme il suit:

« C'est pour des étrangers *un métier honteux* que celui de « prendre des commissions d'un prince étranger pour *pirater* sur « une nation absolument innocente à leur égard : la soif de l'or « est le seul motif qui les invite, et la *commission* qu'ils reçoivent, « en les assurant de l'impunité, *ne peut laver leur infamie.* »

Si la commission pour la course délivrée, par un prince étranger, a pû assurer quelquefois *l'impunité* à l'armateur-corsaire, ainsi que le dit Vattel; si elle l'assure encore, *peut être,* dans quelque pays, il est certain du moins que divers réglements particuliers mettent *au ban de la société* l'homme qui s'est rendu coupable du crime d'avoir fait la course sous plusieurs pavillons.

Voici notamment en quels termes s'exprime la loi française du 22 mai 1803, *sur les armements en course*: « Tout capitaine con- « vaincu d'avoir fait la course sous plusieurs pavillons, sera, ainsi « que ses fauteurs et complices, poursuivi et jugé comme *pirate.* »

Certes, nous ne plaçons pas sur la même ligne les armateurs qui réclament des *lettres de marque* de leur souverain propre, pour exercer *la course* contre les bâtiments de la nation momentanément ennemie de leur prince ou de l'État; et les armateurs

qui acceptent ou mendient des lettres de marque d'un souverain étranger « pour pirater sur mer » (impunément, peut-être, selon le pays auquel ils appartiennent), « sur une nation absolument innocente à leur égard » ; cependant, comme il ne saurait être douteux dans l'un et l'autre cas, que « la soif de l'or » ne soit l'unique mobile des armements en course, nous étendons aux uns comme aux autres l'anathème prononcé par Vattel avec tant de raison contre ces derniers ; nous disons que le métier de corsaire est devenu un métier honteux, et nous répétons que les gouvernements sont blâmables de favoriser le développement des sentiments cupides qui animent uniquement les armateurs-corsaires, en n'abolissant pas, d'un commun accord et d'une manière solennelle et définitive, un usage qui blesse tout à la fois la justice, la morale et la raison universelle.

Il est à peu près superflu de dire, en terminant ce paragraphe, qu'aucun corsaire ne peut tirer le *coup de semonce,* ou d'*assurance,* sous un pavillon étranger, *a fortiori* ne peut-il combattre ou donner la chasse à un bâtiment, sous un autre pavillon que celui de la nation à laquelle il appartient. (*Voir* Livre II, chap. XVIII.)

§ 22.

De la caution des armateurs.

« Pour obvier aux pilleries et déprédations qui se renouvellent journellement sur mer » (dit la déclaration du roi de France, Louis XIV, du 1er février 1650) « par gens sans aveu qui poursuivent les vaisseaux tant de nos alliés que de nos sujets, les forcent et détroussent lorsqu'ils les trouvent à leur avantage, nous ordonnons, conformément aux ordonnances des rois François Ier et Henri III, des années 1543 et 1584, que les navires d'aucun de nos sujets ne pourront aller hors le royaume, en voyage de long cours ou autrement, soit en guerre ou marchandises, ... sans congé et commission, ... et sans avoir, auparavant que partir, baillé caution de ne méfaire à nos sujets, amis et alliés ..... »

L'ordonnance de marine du mois d'août 1681 renferme également l'obligation de *cette caution,* qu'elle fixe à la somme de quinze mille livres.

Cette mesure est parfaitement sage ; en temps de paix l'armateur est responsable *des faits de son capitaine* (*voir* titre II, § 2) ; il est juste qu'en temps de guerre les armateurs autorisés à équiper des bâtiments pour faire la course, soient également responsables,

dans leur personne et dans leur fortune, de toutes les vexations, de tous les actes de violences et de déprédations, dont leurs équipages pourraient se rendre coupables ; et qu'ils soient tenus de payer, à titre de dédommagement des retards et frais, une indemnité aux capitaines des bâtiments neutres capturés, ou des bâtiments ennemis déjà rançonnés et repris, etc., qu'ils auraient conduits dans un port, *si la prise n'est pas validée.* (*Voir* Livre II, chap. XIII.)

Dans cette prévision, un grand nombre de traités ont stipulé qu'en cas de rupture entre les deux Puissances contractantes, il ne pourra être délivré de *lettres de marque* pour faire la course *sans qu'une caution ne soit déposée par les armateurs,* assez élevée pour pouvoir répondre des dommages et torts que le capitaine et les gens d'équipage du corsaire pourraient faire *dans leur course,* contrairement aux traités publics, aux édits et réglements maritimes.

On peut consulter au sujet de la *caution des armateurs,* les traités de 1677, 1713 et 1786, entre la France et la Grande-Bretagne ; de 1755, entre les Deux-Siciles et la Hollande ; de 1782, entre les États-Unis et la Hollande ; de 1794, entre la Grande-Bretagne et les États-Unis ; de 1800, entre la France et les États-Unis ; etc. etc.

Les traités de 1677 et de 1713, entre la France et la Grande-Bretagne, avaient fixé la caution à 16,500 livres, de France, pour les bâtiments montés par un équipage de moins de 150 hommes, et à 36,000 livres par les bâtiments dont l'équipage s'éleverait à plus de 150 hommes.

Le traité de 1786, entre les mêmes Puissances, a élevé la *caution,* dans les mêmes conditions de force des équipages, à 36,000 et à 72,000 livres tournois (1,500 et 3,000 livres *sterling*).

L'article XX de l'arrêté du gouvernement français, rendu le 22 mai 1803 (2 prairial an XI) porte que les armateurs ne sont responsables des délits et déprédations commis en mer par l'équipage du navire qu'ils ont armé en course, *que jusqu'à la concurrence* du cautionnement (ou caution), à moins qu'ils n'en soient participans ou complices : ce cautionnement est de 37,000 francs pour les navires montés par 150 hommes et au dessous, et de 74,000 francs, si l'équipage présente un personnel plus nombreux.

Le cautionnement, ou *caution des armateurs,* a pour objet aux termes de l'arrêté du 22 mai 1803 de répondre à tous intéressés (au nombre desquels sont compris les propriétaires des marchandises et des bâtiments injustement capturés), de tous dommages,

pertes, pillages, pirateries, qui auraient été commis à leur égard; enfin, aux droits que dans certains cas les capteurs, conformément aux réglements sur les prises maritimes, doivent payer au gouvernement.

§ 23.

De la mer territoriale, en temps de guerre, en ce qui concerne les hostilités, les prises, etc.

Le § 10 du titre II a été consacré à *la mer territoriale* : la distance à partir des côtes, à laquelle s'étend en principe la souveraineté de l'État sur la mer qui baigne son territoire, y a été indiquée. Les opinions des publicistes et de plusieurs gouvernements sont fort divisées sur ce point; toutefois, on admet assez généralement *la portée du canon* placé sur le rivage.

L'arrêt du conseil des prises de France, en date du 27 thermidor an VIII (15 août 1800), a consacré la distance de *deux lieues* marines, comme formant la limite derrière laquelle aucune *prise* ne peut être effectuée légalement ni déclarée *bonne*.

Le domaine de la mer *au-delà* des bornes naturelles, ou conventionnelles en vertu des traités publics, est une prétention qu'ont eue diverses nations et dont le temps et la raison publique ont fait justice ; mais en *deça* de ces bornes naturelles, le droit de tout souverain dont le territoire est baigné par la mer, n'est pas douteux et *chacun doit le respecter*.

C'est en vertu de ce droit positif, et des devoirs qui en résultent pour les autres nations, qu'un bâtiment armé en guerre ne saurait franchir cette limite naturelle et conventionnelle tout à la fois, pour poursuivre un ennemi, lui livrer combat, et le capturer, sans porter atteinte à l'indépendance, ainsi qu'à la dignité du souverain territorial et de l'État.

Est-ce à dire que ce droit des États maritimes sur *la mer territoriale* a toujours été respecté ? Non certes.

Or, il faut bien le dire, plus qu'aucune autre, la marine militaire de la Grande-Bretagne s'est permis ces violations manifestes du droit maritime des nations que nous aurons à signaler, déplorables épisodes des vingt années de guerre (sauf la courte paix conclue à Amiens, en 1801), qui se sont écoulées depuis l'année 1793 jusqu'à la paix générale de Paris en 1814! Les faits que nous reproduirons, dans les chapitres XII et XXIV, notamment du Livre II, en font foi.

Par extension au principe de la souveraineté sur la mer territoriale, on peut dire que le droit de police et de protection appartenant au souverain du territoire baigné par la mer, lui appartient également dans l'*atmosphère* de ses bâtiments de guerre en pleine mer.

« Un vaisseau qui navigue en pleine mer, ce patrimoine com-« mun de toutes les nations » (selon l'expression de M. Dupin)[1], « ce vaisseau qui voyage à pleines voiles emporte avec lui sur « l'Océan une souveraineté ambulatoire, momentanée, fugitive « comme son passage, *incontestable toutefois.* Un vaisseau dans cette « situation a même une sorte de territoire autour de lui, une *at-« mosphère* propre *qui a pour mesure la portée de ses canons.* Cela « est si vrai que si un navire poursuivi par un autre se réfugie « dans ce rayon il sera à l'abri des poursuites de l'agresseur « comme s'il était dans une rade ou dans un port neutre. »

C'est en s'appuyant sur cette doctrine, parfaitement sage, que dans un grand nombre de traités la protection réciproque des navires respectifs des deux États contractants a été stipulée, et doit être accordée aux navires de l'un par les bâtiments de guerre de l'autre. Ainsi, lorsqu'un bâtiment est poursuivi (non pas seulement par des pirates, mais par les bâtiments armés du pays avec lequel le souverain du bâtiment poursuivi se trouve en guerre), s'il rencontre un bâtiment de guerre d'une Puissance neutre, toute poursuite doit cesser du moment que le bâtiment poursuivi se trouve dans le rayon de la portée des canons du bâtiment de guerre neutre, aussi bien que si le bâtiment poursuivi avait pu atteindre un port neutre et y trouver un abri.

§ 24.

Des moyens de nuire à l'ennemi.

Le droit de guerre dérive de l'indépendance des États, de l'égalité qui existe entre eux, et du principe naturel de propre conservation.

Une fois les hostilités ouvertes, le droit terrible de guerre *rend licites,* selon les usages reçus, bien des mesures déplorables, mais dont l'emploi est justifié *en partie* par la *nécessité,* ou la pression impérieuse des circonstances et des événements.

[1]) Ancien procureur général à la cour de cassation de Paris et ancien président de la chambre des députés.

La conduite, l'*action* et le but de la guerre sont, d'un côté, *la défense*; de l'autre, *le besoin* (en renversant les obstacles qui sont de nature à entraver le succès), *de subjuguer l'ennemi* par tous les moyens que ne réprouvent ni l'honneur, ni la loyauté; et d'amener à composition et transaction la nation à laquelle on s'est cru en droit de déclarer la guerre.

C'est ainsi que les belligérants ont le droit, dans une guerre maritime, de détruire les remparts par l'artillerie, de *bombarder* les villes ou places maritimes fortifiées (moyen extrême!....), de s'emparer ou de ruiner les arsenaux et chantiers maritimes, de capturer et de couler à fond les bâtiments de guerre; et même (selon les usages encore en vigueur), le droit de faire saisir les bâtiments de commerce de l'ennemi, droit aussi inique, selon nous, que le bombardement des villes *sans nécessité impérieuse qui oblige les assiégeants à recourir à ce terrible moyen de guerre*; car, dans les deux cas, ce sont des individus inoffensifs et innocents qui deviennent les victimes : sur mer, les commerçants; dans les villes bombardées, les habitants paisibles.

C'est ainsi encore que les belligérants ont le droit d'exiger que les neutres ne portent à l'ennemi aucune munition de guerre, et qu'ils écartent, en déclarant *le blocus* de certains ports, tous les bâtiments des Puissances neutres de ces mêmes ports, dans lesquels ils ne pourraient chercher à pénétrer sans s'exposer à la confiscation, lors même que leur chargement ne comprendrait aucun des articles réputés *contrebande de guerre* (§ 11).

Mais dans les guerres maritimes les débarquements d'hommes d'armes sur les côtes de la nation momentanément ennemie, devraient-ils être accompagnés, ainsi qu'ils le sont ordinairement, de dévastations, de pillage, d'incendies?

Les nations chrétiennes devraient-elles, dans leurs guerres, avoir recours aux procédés de destruction et de cruauté qui ont trop longtemps signalé, dans la Méditerranée, les expéditions des corsaires barbaresques sur les côtes de l'Italie?

Le pillage d'une ville prise d'assaut, les dévastations inutiles et brutales des monuments publics, l'incendie des maisons, les mauvais traitements et les violences envers les habitants, etc., ne sont-ils pas repoussés actuellement du code de la guerre continentale, par la civilisation et par les lois de l'humanité, mieux comprises depuis que les mœurs se sont généralement adoucies; depuis que les préventions de peuple à peuple se sont affaiblies à la suite des communications plus faciles et plus suivies qui se

sont formées entre les pays par le commerce, les arts, la littérature et l'industrie ?

Les habitants paisibles des campagnes ne doivent pas plus être traités en ennemis, s'ils ne sont pas armés, que les habitants d'une ville prise d'assaut ne doivent porter la peine de la résistance honorable que le commandant de la garnison a opposée aux efforts des assiégeants.

Bien qu'un bombardement puisse allumer l'incendie sur plusieurs points de la ville assiégée, ce déplorable moyen de nuire à l'ennemi peut cependant *dans une certaine mesure* être justifié *par la nécessité*; mais si l'officier qui dirige le bombardement, connait, ainsi qu'il est raisonnable de l'admettre, la situation des églises, des monuments des arts, des magasins du commerce, etc., *c'est à la limite de la nécessité stricte, impérieuse, qu'il doit s'arrêter* en suivant la voie de destruction dans laquelle les péripéties de l'attaque et de la défense ont forcé d'entrer ; il faut que les bombes épargnent, autant que possible, les églises, les hôpitaux, les monuments des arts, les magasins où sont déposés les richesses commerciales des négociants [1]). Assez d'autres points sont offerts pour but aux projectiles destructeurs : les arsenaux, les parcs d'artillerie, les forts, les casernes, les batteries dont il faut éteindre le feu, les bâtiments de guerre, qui protègent les côtes, etc. [2])

[1]) C'est à des considérations de cette nature qu'il faut attribuer la durée du siège de Rome, par l'armée française. M. le général Oudinot, duc de Reggio, se serait emparé beaucoup plutôt de la ville, s'il n'avait pas eu à cœur d'en ménager les monuments. — Depuis le commencement du siècle, on compte plusieurs bombardements commandés par la nécessité, Danzig, Alger, Anvers, Mogador, Tanger, Palerme, Messine, etc.; certes, on ne saurait comprendre dans cette catégorie le bombardement de Copenhague ! (*Voir* Livre II, chap. XXIV.)

[2]) L'emploi des brûlots incendiaires est au nombre des moyens de nuire à l'ennemi que nous repoussons. La marine anglaise y eût recours en diverses circonstances, notamment en 1804 (*voir* Livre II, chap. XXIV), et dans la circonstance que nous croyons devoir rappeler ici avec quelque développement.

Dans le mois de mars 1809, le cabinet britannique résolut de détruire, à tout prix, la flotte française réunie à Rochefort sous les ordres du brave vice-amiral *Allemand*. Il fit partir, en conséquence, l'amiral *Gambier* qui vint hardiment mouiller dans la rade *des Basques*, à la tête de treize vaisseaux et d'un grand nombre de frégates, corvettes, bricks et bombardes, avec l'ordre de sacrifier *trente de ces bâtiments en les transformant en brûlots chargés d'artifices incendiaires et de machines à explosion*; moyen de guerre atroce (comme le bombardement des places, quand il n'est pas absolument nécessaire, dit M. Thiers dans son *Histoire du Consulat et de l'Empire*), et dont la légitimité est fort contestable comme moyen de nuire à l'ennemi, car l'emploi d'un semblable agent de guerre, dont le succès n'a rien de glorieux, est contraire à toutes les lois de l'humanité et de la loyauté chevaleresque qui doit servir de guide aux hommes de guerre chargés d'un commandement en chef, plus jaloux d'un succès obtenu par le courage et l'habileté stratégique, que des revers de l'ennemi obtenus par des actes de barbarie.

Le vice-amiral *Allemand* comprit le perfide dessein de l'amiral anglais; il adopta, sans retard et avec résolution tous les moyens les plus propres à le faire échouer,

Il serait infame d'empoisonner des vivres que, sous un faux semblant de surveillance mise en défaut, on laisserait pénétrer dans les villes investies ; de faire entrer dans les murs des places bloquées, des hommes atteints de maladies pestilentielles ; de maltraiter et de tuer les malades, les blessés, les prisonniers, les otages ; de corrompre l'eau des sources [1]) ; de solder le poignard d'un assassin pour aller frapper les chefs principaux de l'armée ennemie ; de mettre à prix, secrètement ou publiquement, la tête de tel prince ou de tel officier général. [2])

ou du moins à en rendre les résultats le moins nuisibles qu'il serait possible à la flotte commise à sa haute intelligence de la guerre maritime.

Le vent portant, dans la nuit du 11 au 12 avril, sur la ligne d'embossage des vaisseaux français, l'amiral anglais commença ses opérations ; trente brûlots d'un fort échantillon, abandonnés de leur équipage, avancèrent sous la double impulsion du vent et de la marée sur la flotte française, et, volcans flottants, jettèrent par leurs détonations suivies de mort, par les artifices de toute nature qu'ils lançaient jusque sur la côte, une horrible confusion parmi les vaisseaux de l'amiral *Allemand*. Cet officier général se vit dans l'impérieuse nécessité de faire couper les câbles et de faire échouer ses vaisseaux à l'embouchure de la Charente ; deux d'entre eux, le *Varsovie* et l'*Aquilon*, furent toutefois détruits par les Anglais qui y mirent le feu après avoir fait amener pavillon ; deux autres, le *Calcutta* et le *Tonnerre*, s'abîmèrent sous les couleurs françaises ; le capitaine Lafon se voyant réduit à l'impossibilité de défendre son bâtiment, l'abandonna, emmenant avec lui les 230 hommes qui lui restaient, et le *Calcutta* sauta en l'air quelque instants après ; de son côté, le capitaine Clément Laroncière, dont le bâtiment se remplissait d'eau, parvint, malgré le feu incessant des Anglais, à débarquer son équipage sur une pointe de rocher, d'où, à marée basse, il pouvait gagner l'île *Madame*, et il mit le feu au *Tonnerre*.

Le résultat de l'expédition incendiaire de la flotte anglaise fut donc, du côté de la France, la perte de quatre vaisseaux qui périrent non pas même par suite des brûlots, établis à si grands frais, mais en cherchant à les éviter ; et, du côté de l'Angleterre, « la gloire douteuse d'une expédition atroce qui avait coûté à l'Angle- « terre beaucoup plus qu'à la France. » (*Histoire du Consulat et de l'Empire*, de M. Thiers.)

[1]) Un journal étranger a donné la nouvelle, qu'en abandonnant le siège de Silistrie (1854) les Russes avaient jeté des cadavres dans les citernes, dans un rayon de plus d'une lieue autour de cette place de guerre ; nous répugnons à admettre ce fait comme vrai : nous nous refusons à croire qu'il puisse exister, dans aucune armée un chef capable de donner l'ordre d'empoisonner les sources ou les citernes, soit en y faisant jeter des matières vénéneuses, soit en y faisant précipiter des cadavres.

[2]) Dans la guerre que les Anglais poursuivent contre les Birmans, ils se sont trouvés en face non seulement des troupes conduites par des chefs relevant directement du roi d'Ava, mais aussi d'une espèce de guérillero appelé Meean-Toon, plus redoutable à lui seul que tous les généraux officiels. Feignant de le considérer comme un *brigand*, les Anglais ont mis sa tête au prix de 2000 roupies. Meean-Toon envoya un parlementaire à Rangoon pour protester contre cette odieuse violation des lois de la guerre ; Meean-Toon commande en chef actuellement les troupes destinée à s'opposer à la marche des Anglais sur Ava.

En rendant compte des événements qui se passent dans l'Inde, l'*Assemblée nationale* du 3 août 1853, fait la remarque suivante : « Nous devons dire que la mise à « prix de la tête du chef birman a soulevé une vive indignation en Angleterre ; mais « toute cette indignation ne l'aurait pas sauvé, s'il n'eût pris la précaution de se mettre « à l'abri des assassins suscités par les autorités anglaises. Il est sans doute permis « de rappeler que la France, tant de fois accusée de cruauté à l'égard des Arabes « par la presse et dans le Parlement anglais, n'a jamais eu recours à ces moyens « perfides et sanguinaires. On pourrait même dire que notre nation a péché plus « d'une fois par l'excès contraire, et qu'elle faisait, par exemple, preuve d'une gé- « nérosité sans raison, en traitant avec tant de bienveillance cet Abd-el-Kader qui « avait fait froidement égorger nos prisonniers dans son camp. »

Depuis longtemps d'ailleurs les armées navales ont abandonné l'usage des boulets à chaîne ou boulets ramés, des armes envenimées, de la mitraille composée de clous, de morceaux de verre, etc.

La parole du comte Portalis doit rester une vérité ; elle doit devenir, si les grands États le veulent, un *axiome* de la guerre et *la règle des nations* : « faire en temps de paix le plus de bien, « *en temps de guerre le moins de mal possible* » (§ 2).

Les stratagèmes, les surprises, les ruses sont, nous ne le nions pas, des actes licites de la guerre, qui peuvent quelque fois procurer le succès tout en épargnant le sang des soldats, ainsi que des maux et des désastres aux populations ; mais ces stratagèmes et ces ruses doivent être compatibles avec l'honneur, la loyauté, la dignité du Prince belligérant qui attaque, et des commandants auxquels il a confié la conduite et la direction de ses forces navales, ou de ses armées.

Par de fausses manœuvres, on peut masquer ses projets ; par de fausses nouvelles, répandues à propos, on peut tenter d'ébranler les projets de résistance des assiégés et les amener, de cette sorte, à solliciter, ou bien à accepter, une honorable capitulation ; par des espions, on peut chercher à connaître la position, la force et les dispositions de l'ennemi, etc.

Mais on ne saurait, sans manquer aux lois de la guerre, au droit des nations, et à sa dignité personnelle, approcher d'un vaisseau en marche ou à l'ancre, sous un faux pavillon dont la vue est destinée à entretenir la sécurité et la confiance du commandant de ce vaisseau (Livre II, chap. XXIV) ; ni pénétrer dans un port neutre pour y attaquer les vaisseaux ennemis qui s'y trouvent à l'ancre, sous la protection du souverain territorial, (Livre II, chap. XII, §§ 1 et 2, et chap. XXIV, § 3) ; ni *feignant d'avoir reussi à forcer le blocus*, pénétrer sous un pavillon ami, dans un port bloqué, pour y porter l'incendie ; ni chercher à ébranler la fidélité des troupes, pas des manifestes mensongers.

On ne saurait non plus, sans déshonneur, mettre à profit une suspension d'armes pour attaquer l'ennemi par surprise ; ni signer une capitulation avantageuse pour les assiégés, *en se promettant de ne pas l'exécuter* dans toutes ses clauses ; ni accepter l'envoi de parlementaires avec l'intention secrète de les conserver comme otages, ou de les exposer au feu de la partie belligérante qui les a envoyés.

Des stratagèmes, des surprises, des ruses de cette nature couvriraient de honte les commandants des forces navales qui

s'en rendraient coupables ; l'écrivain des annales contemporaines flétrirait de stigmates indélébiles tout souverain qui, en pareil cas, approuverait la conduite des officiers auxquels il avait confié l'honneur de ses armes, s'autorisant, pour excuser eux et lui, d'une maxime devenue célèbre « la fin justifie les moyens ».

Au nombre des moyens licites, nous avons placé *l'espionage*; ajoutons, toute fois, que si les espions tombent entre les mains de l'ennemi, celui-ci a *le droit* de les faire mettre à mort.

Il y a deux espèces d'espions : ceux qui acceptent ce rôle par *dévouement* ; ceux qui l'acceptent par *cupidité* ; s'ils sont pris, les uns et les autres ont le même sort : l'ennemi ne distingue pas entre eux.

Disons néanmoins que si l'on punit de mort l'espion qui se laisse surprendre, c'est plutôt pour effrayer ses semblables que pour punir un crime réel.

La qualification d'espion, dit Gérard de Rayneval, ne serait pas aussi odieuse qu'elle l'est devenue à juste titre, pour d'autres motifs, si elle désignait, uniquement, l'individu qui au risque de sa vie pénètre au milieu des cantonnements de l'ennemi, dans le but de rendre au chef de l'armée *du pays auquel il appartient lui même*, le service réclamé de son courage et de son *devouement*.

Si l'on peut parler avec ménagement, avec intérêt même, d'un espion devenu victime de son dévouement ; si l'on peut plaindre son sort ; si l'ennemi lui même le condamne à la mort, en déplorant secrètement cette extrémité, parce qu'il a reconnu en lui, sous le déguissement qui le couvre, un homme de courage et d'abnégation ; on ne saurait d'ailleurs éprouver d'autre sentiment que celui du dégout pour l'homme qui n'a obéi qu'à la cupidité, ou qui, *traitre à son pays*, se met à la solde de l'étranger et pénétre dans le camp où flotte le drapeau du Prince *dont il est né le sujet*, pour en surprendre les secrets au profit de l'ennemi momentané de sa propre Patrie ! [1])

En pensant à la longue liste de maux que peut enfanter la guerre pour les populations innocentes et inoffensives ; à la ruine des commerçants, contre la propriété desquels les corsaires peuvent exercer *une piraterie légale et officielle* [2]), on se sent saisi

[1]) Cette phrase appartient toute entière au texte du Dictionnaire du diplomate et du consul, page 481 ; une erreur typographique qui s'est produite dans l'impression de cet ouvrage, a complétement dénaturé la pensée que nous voulions exprimer, et que, pour cette cause, nous reproduisons ici.

[2]) Singulière association de mots que l'adoption d'un principe faux et inique pouvait seule produire !

d'une profonde tristesse ; et cette tristesse s'accroît encore quand, portant les regards vers l'avenir, on réfléchit aux catastrophes plus terribles encore que celles qui se produisaient autrefois, aux malheurs plus grands, aux désastres plus complets, qui peuvent accompagner, désormais, les guerres maritimes ; l'application de la vapeur à la navigation, et l'adoption pour les vaisseaux de guerre des canons à la *Paixhans* [1]), nous semblent de nature à rendre les guerres maritimes plus cruelles, plus meurtrières, plus *déprédatrices* ; ..... plus courtes aussi, peut être ! .....

Certes, dans les grandes guerres maritimes, les vaisseaux de ligne à voiles, de 1er, 2e, 3e et 4e rang, et les frégates à voiles, de 1er, 2e et 3e rang, conserveront longtemps encore, toujours probablement, leur supériorité sur les bâtiments à vapeur, dans la construction desquels un emplacement considérable doit être réservé pour la machine, les chaudières, le foyer et le combustible ; mais la navigation à la vapeur rendra plus faciles les manœuvres ayant pour but d'aborder les vaisseaux de ligne et les frégates qui doivent évoluer uniquement au moyen de leurs voiles, et qui peuvent se voir assaillis, simultanément et de tous les côtés à la fois, par des bâtiments à vapeur ; elle facilitera également la remorque jusqu'à la distance favorable au combat, des bâtiments qui, contrariés par les vents, par l'état de la mer, ou par leur propre pesanteur, n'auraient pû, sans le secours des bâtiments à vapeur, atteindre les bâtiments, réunis ou isolés, cherchant à éviter l'attaque de bâtiments de ligne à voiles, plus nombreux, ou supérieurs par leur armement.

D'un autre côté, si la navigation à la vapeur est adoptée par les corsaires, elle deviendra l'origine de déprédations beaucoup plus répétées que par le passé, surtout dans les guerres maritimes entre nations dont les côtes sont voisines, telles que la France et l'Angleterre par exemple. Les corsaires naviguant à la vapeur, embossés dans les baies, cachés par les îles de la côte, s'élanceront sur leur proie sans défense, avec la rapidité de la foudre, et rentreront dans le port avant qu'aucun bâtiment armé de la nation ennemie ait pû se mettre en mesure de leur faire relâcher leur capture.

Enfin, si la navigation à la vapeur semble propre à protéger les côtes, d'une manière plus efficace que les croisières à voiles, elle permettra aussi à l'ennemi de simuler un débarquement sur

[1]) A l'effet desquels nulle charpente, nulle membrure de vaisseau, nulle construction navale ne saurait résister !

tel point de la côte, attirant ainsi sur ce point l'attention de la contrée menacée et la réunion des moyens de défense; et, mettant à profit l'obscurité d'une longue nuit, les bâtiments ennemis échappant aux croisières, quelqu'attentives qu'elles soient, iront opérer un débarquement à 25 ou 30 lieues plus loin.

Depuis l'adoption de ces deux terribles moyens de guerre (la navigation à la vapeur et les canons à la Paixhans), aucune guerre entre deux grandes Puissances maritimes n'a encore eu lieu. Si une guerre de cette nature venait à éclater, des systèmes nouveaux d'attaque et de défense seraient, sans aucun doute, introduits par les amiraux commandants les flottes belligérantes, car les deux moyens de destruction dont nous venons de parler nécessiteront forcément des modifications dans la science de la stratégie navale: Dieu seul a le secret de ce que peut être, désormais, dans sa conduite et dans ses résultats, une guerre maritime entre deux nations dont les forces sont, de part et d'autre, assez considérables pour soutenir la lutte vigoureusement, et qui possèdent des équipages courageux, ainsi que des officiers habiles, énergiques et instruits.[1])

§ 25.

Du combat sous pavillon étranger.

Le combat sous pavillon étranger est un acte de félonie; il est réputé acte de *piraterie*: ce serait vainement qu'on voudrait faire envisager *comme une ruse permise* pour surprendre l'ennemi, de s'être avancé vers lui, couvert d'un pavillon ami.

Si, dans certaines circonstances, *la ruse est licite*, c'est uniquement, quand elle ne blesse ni l'honneur ni la morale.

Masquer son *dessein d'attaque* sous un pavillon ami, afin d'écarter toute défiance du côté du bâtiment qu'il s'agit d'appro-

[1]) Sans contredit les marines militaires les plus imposantes sont celles de la Grande-Bretagne, de la France, de la Russie et des États-Unis; mais plusieurs États maritimes possèdent, également, des flottes importantes, la Suède, le Danemarck, l'Espagne, les Pays-Bas, l'Autriche, le Portugal, les Deux-Siciles; les forces navales de la Sardaigne, du Brésil, de la Grèce, etc. n'atteignent pas un chiffre fort élevé. — Il serait difficile de donner, *avec une exactitude réelle*, un apperçu statistique des flottes de ces divers gouvernements et de la force de leur armement: d'une part non seulement le chiffre en est fort variable d'une année à l'autre: dautre part, la dénomination des bâtiments n'est pas la même dans tous les pays. De plus, divers États sont dans le cas d'entretenir, par suite de l'étendue de leurs côtes, un grand nombre de petites navires de 1 à 3 ou 4 canons, qui leur seraient fort utiles pour *a défense*, mais d'un bien faible secours pour l'attaque. C'est ainsi par exemple que la Suède possède plus de 400 chaloupes canonières, l'Angleterre plus de 50 navires de 2 à 8 canons, la France, 73 cutters, avisos, transport, etc. de 2 à 10 canons. Nous tâcherons, toutefois, de présenter un état des forces navales dont les chiffres

cher, est une action qu'aucun commandant de bâtiment de guerre ne voudrait, de nos jours, se permettre : sa dignité personnelle, la dignité de son pays, l'honneur militaire s'opposeraient non pas seulement à la mise en œuvre d'un semblable moyen, mais même à ce que la pensée pût s'en présenter à son esprit.

Valin en parlant du coup de semonce tiré sous un faux pavillon, dit qu'il ne voit, dans ce fait, qu'un trait de lâcheté et de perfidie, que l'exemple même donné par l'ennemi ne saurait

(qui indiqueront le nombre des canons qui garnissent la flotte de chaque pays), se rapprocheront, *autant que possible*, de la vérité : nous le donnons, cependant, avec toute réserve.

Dénomination des vaisseaux, corvettes, frégates, etc.	Grande-Bretagne. Nombre. Armement.	France. Nombre. Armement.	Russie. Nombre. Armement.
	Canons.	*Canons.*	*Canons.*
Vaisseaux de 1er, 2e, 3e et 4e rang	104 de 50 à 120	39 de 80 à 120	60 de 70 à 120
Frégates de 1er, 2e et 3e rang (ou vaisseaux de 5e et 6e rang)	94 » 24 à 46	56 » 40 à 60	48 44
Corvettes	89 » 10 à 22	31 » 20 à 30	70 .....
Bricks		40 » 16 à 20	?
Cutters, etc. bâtiments légers	50 » 2 à 8	73 » 2 à 10	?
Bâtiments à vapeur moins les paquebots	155 dont 26 frég.	125 dont 31 vaiss. et frég.	40 .....
Total des canons.	13,400	10,502	9000?

Dénomination des vaisseaux, corvettes, frégates, etc.	États-Unis. Nombre. Armement.	Suède et Norvège. Nombre. Armement.	Danemarck. Nombre. Armement.
	Canons.	*Canons.*	*Canons.*
Vaisseaux de 1er, 2e, 3e et 4e rang	10 de 74	10 ?	5 de 66 à 84
Frégates de 1er, 2e et 3e rang (ou vaisseaux de 5e et 6e rang)	1 » 120		
Corvettes	15 » 36 à 54	10 ?	12 » 40 à 48
Bricks		7 ?	42 » 12 à 26
Cutters, etc. bâtiments légers	38 » 10 à 20	17 ?	85
Bâtiments à vapeur moins les paquebots		411 ?	84 ..... ?
	16	17 ?	5 ..... ?
Total des canons.	2040	?	900?

Dénomination des vaisseaux, corvettes, frégates, etc.	Espagne. Nombre. Armement.	Pays-Bas. Nombre. Armement.	Autriche. Nombre. Armement.
	Canons.	*Canons.*	*Canons.*
Vaisseaux de 1er, 2e, 3e et 4e rang	4 de 74	5 de 74 à 84	.....
Frégates de 1er, 2. et 3e rang (ou vaiss. de 5e et 6e rang)	5 » 32 à 52	15 » 28 à 60	6 de 44 à 60
Corvettes		12 » 18 à 28	6 » 16 à 24
Bricks	31 » 12 à 30	13 » 12 à 18	21 » 6 à 16
Cutters, etc. bâtiments légers	110 ..... ?	89 » 2 à 6	66 ..... ?
Bâtiments à vapeur moins les paquebots	29 ..... ?	28 ..... ?	14 ..... ?
Total des canons.	1460	2000	742

justifier; à plus forte raison, aurait-il pû et dû lancer le même anathème à l'occasion du combat sous pavillon étranger.

La loi française du 22 mai 1803 ordonne aux capitaines armés en course d'arborer le pavillon français *avant de tirer à boulet* sur le bâtiment poursuivi. [1].

Nous aurons à rappeler, ou Livre II, chapitre XXIV, § 1, une circonstance, dans laquelle les sentiments élevés qui doivent enchainer dans sa mise en œuvre, toute action injuste ou immorale que semble solliciter une mauvaise pensée, née d'une haine profonde, pour l'ennemi, ou du besoin *d'arriver au succès à tout prix*, n'ont pas retenu un commandant anglais, à la fin du siècle dernier; cet officier s'est donné, en effet, le tort inexcusable d'user d'un pavillon étranger pour pénétrer, de nuit, avec sécurité, dans un port, afin d'y surprendre deux bâtiments ennemis qui s'y trouvaient à l'ancre.

Dénomination des vaisseaux, corvettes, frégates, etc.	Portugal. Nombre. Armement.	Deux-Siciles. Nombre. Armement.	Sardaigne. Nombre. Armement.
	Canons.	*Canons.*	*Canons.*
Vaisseaux de 1er, 2e, 3e et 4e rang	1 de 80	2 de . . . 80	. . . . .
Frégates de 1er, 2e et 3e rang (ou vaiss. de 5e et 6e rang)	5 » 44 à 50	5 » 44 à 60	4 de . . . 60
Corvettes	7 » 20 à 26	2 » 14 à 22	4 » . . . 20
Bricks		6 » 20	4 » . . . 20
Cutters, etc. bâtiments légers	30 » 6 à 20	. . . ? . . .	60 . . . . . ?
Bâtiments à vapeur moins les paquebots	6 » . . . . ?	28 dont 14 frég. . . . ?	6 . . . . . ?
Total de canons.	720		720

Dénomination des vaisseaux, corvettes, frégates, etc.	Brésil. Nombre. Armement.	Prusse. Nombre. Armement.	Grèce. Nombre. Armement.
	Canons.	*Canons.*	*Canons.*
Vaisseaux etc.	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Frégates de 1er, 2e et 3e rang (ou vaiss. de 5e et 6e rang)	1 de 54	1 de 48	. . . . .
Corvettes	5 » 18 à 30	1 » 12	2 de 26
Bricks	18 . . . . . ?	. . . . . ?	3 » 10 à 12
Cutters, etc. bâtiments légers	26½ . . . . . ?	43 de 2 à 6	24 . . . . . ?
Bâtiments à vapeur moins les paquebots	10 . . . . . ?	4 » 8 à 16	2 . . . . . ?
Total des canons.	300	188	?

NB. Les chiffres de la colonne France sont de l'année 1854, ainsi que ceux de la Suède, du Danemarck et de la Prusse; les chiffres des autres colonnes sont ceux des années 1852 et 1853.

[1]) Le conseil d'État français a déclaré, en 1815, que la simulation de pavillon est permise *pour se soustraire à la surveillance des belligérantes;* mais qu'elle ne saurait jamais l'être quand il s'agit d'attaquer, de combattre, et même de tirer le coup de semonce, nommé également coup d'assurance, car il est tiré réellement pour *assurer* le pavillon national, hissé au moment où le croiseur veut procéder à la visite d'un bâtiment. (§§ 15 et 16.)

§ 26.

Des prises maritimes en général. [1])

Le droit des gens, origine du droit conventionnel international, est fondé sur la raison naturelle et sur la justice.

Or, n'est-il pas contraire à la raison comme à la justice, que la querelle qui éclate entre deux ou plusieurs gouvernements, devienne, en quelque sorte, la querelle personnelle de chacun des membres des nations dont les gouvernements sont entrés en hostilités ?

N'est-ce pas déjà trop que des bataillons, composés d'hommes, au cœur desquels n'existent aucuns sentiments personnels de haine les uns contre les autres, se précipitent, cependant, avec acharnement *les uns contre les autres*, à la voix de leurs chefs, et cherchent à se donner la mort, uniquement parce qu'ils marchent sous des drapeaux différents ? n'est-ce pas trop qu'il en soit ainsi, disons-nous, sans qu'il faille encore que les hommes qui ne font point partie des bataillons *chargés de soutenir et de faire prévaloir la querelle des gouvernants*, aient à souffrir, dans leur personne et dans leurs propriétés, de la guerre juste ou injuste engagée entre les États ?

Quel homme ami de la justice, de la morale et de l'humanité ne trouve pas, en effet, que la guerre entre les gouvernements ne doit point se transformer en guerre entre les individus qui n'appartiennent point aux armées belligérantes ?

Aussi nous élevons-nous et protestons-nous contre ce principe du droit des gens : « dans une guerre de nation à nation tout ce « qui est pris sur l'ennemi appartient au capteur. » — *Ea quae ex hostibus capimus, jure gentium statim nostra fiunt (Justinien § 17 Institutiones de rerum divisione)* ; aussi nous élevons-nous et protestons-nous contre l'usage barbare que repoussent également l'équité et l'esprit actuel de la civilisation, d'autoriser les bâtiments de guerre et les *bâtiments corsaires* à se saisir des navires de *la marine commerciale* appartenants aux négociants de l'État devenu momentanément ennemi. (§§ 20 et 21).

L'on comprend parfaitement que, dans un but de défense personnelle, dans un intérêt de propre conservation, et afin de hâter le moment du succès d'une entreprise qui entraine toujours à sa

[1]) *Voir* à la 2e section du § 10 la convention conclue en 1854 entre la France et la Grande-Bretagne.

suite tant de calamités publiques et privées, les gouvernements belligérants aient jugé à propos d'apporter quelques entraves au commerce des neutres, en s'opposant, au moyen du blocus et de la visite des bâtiments en pleine mer, à ce que les neutres se fassent les pourvoyeurs de leur ennemi en munitions de guerre (§ 14), et se chargent de remplir de grains leurs magasins dégarnis; l'on comprend encore, que les gouvernements belligérants (une fois admis par eux le principe de la capture des bâtiments *inoffensifs de commerce* naviguant sous le pavillon de la nation devenue momentanément ennemie), aient cru pouvoir déclarer confiscables les marchandises appartenantes à des alliés ou à des amis embarquées sur les bâtiments marchands de la nation ennemie, bien qu'il eût été plus loyal, sans doute, de s'en tenir au principe de la restitution des marchandises *amies*, posé par le *consulat de la mer*; mais l'on comprend moins facilement, non seulement le principe lui même qui autorise la capture de bâtiments *sans défense* par des bâtiments de la marine militaire de l'État belligérant; mais encore que transformant la guerre de nation à nation en une guerre personnelle entre les sujets des souverains en guerre, les gouvernements délivrent à des armateurs des *commissions* (§ 21), qui leur donnent le droit d'équiper en guerre des navires, et de s'emparer, pour leur propre compte, *des bâtiments de commerce* naviguant sous pavillon de la nation ennemie, et, dans certains cas, des bâtiments voyageant sous pavillon neutre.

Aujourd'hui surtout qu'il est reconnu que les guerres continentales ont lieu *entre les gouvernements uniquement*, et qu'un sentiment d'équité qui s'est fait jour partout, veut qu'on ne traite en ennemis *que ceux qui sont armés* (soit par l'ordre du gouvernement, soit volontairement et spontanément), comment les nations chrétiennes qui, toutes, professent le principe du respect et de la protection dus à la propriété, n'ont-elles pas, mues par les sentiments d'équité et de dignité qui doivent être l'apanage des gouvernements justes, forts et libéraux, solemnellement déclaré et consacré *la liberté du commerce maritime pour tous, en temps de guerre, neutres et ennemis,* en n'y apportant d'autres restrictions que celles du *blocus*, et de la *visite*, par les bâtiments de la marine militaire, des bâtiments marchands *naviguant sur les côtes de l'ennemi*, afin d'empêcher que celui-ci ne reçoive des secours en *munitions de guerre*, en vivres et *en hommes d'armes*? (*Voir* Titre II, § 48.)

Comment les nations chrétiennes (les plus importantes, parmi

les peuples maritimes, donnant l'exemple à cet égard), n'ont-elles pas aboli l'usage barbare et immoral des *armements en course* (§ 20), usage qui révolte la justice et l'humanité, qui tend à surexciter les sentiments cupides, les passions avides, et qui donne pour *prime* aux entreprises, dont l'État ne retire qu'un avantage fort minime au point de vue des hostilités, *les dépouille d'honnêtes et paisibles commerçants*, non pas seulement du pays momentanément ennemi, non pas seulement des neutres pour fait de contrebande, ou *parcequ'il se sera glissé quelqu'irrégularité dans les papiers de bord, par la négligence de quelque commis subalterne*; mais, encore, les dépouilles, la propriété, la fortune des négociants du pays même auquel appartient le corsaire qui aura *recous* un bâtiment national après 24 heures de possession de ce bâtiment par l'ennemi? (§ 30.)

Et, d'ailleurs, si passant des usages consacrés par le droit des gens au droit conventionnel international, nous examinons les stipulations des traités publics, ne trouverons-nous pas qu'il existe une contradiction flagrante entre le maintien de ce droit immoral de *la course*, octroyé à des particuliers, et l'usage équitable, consenti généralement, d'accorder un délai de six mois, un an, deux années même, aux négociants étrangers pour pouvoir liquider leurs affaires et se retirer avec leur famille, leurs vaisseaux et leurs propriété, sous la protection d'un sauf-conduit? et l'usage plus généreux, plus libéral, *plus loyal encore,* de ne pas obliger les étrangers à quitter le pays où ils se sont établis pendant la paix sous la protection des lois locales et du droit des gens?

Eh quoi! un sentiment d'équité porte le négociateur à vouloir que les propriétés et la liberté du négociant étranger établi sur le territoire de la nation qui entre en guerre avec le pays auquel appartient cet étranger, soient respectées, et que cet étranger ait un an, deux années même, pour les transporter dans sa patrie, sous la garantie et la protection d'un sauf-conduit; et le même sentiment d'équité ne conduit pas le négociateur à stipuler que, pendant la durée des hostilités (lesquelles n'atteindront pas, peut-être, le terme de franchise et de liberté consenti en faveur du négociant établi), le commerçant qui parcourra les mers dans le but d'effectuer d'inoffensifs échanges commerciaux qui sont dans l'intérêt de tous les peuples, pourra le faire librement, sans vexations et sans entraves, pourvu que, naviguant sur les côtes des États belligérants, ou se rendant vers un port non bloqué, il ne transporte pas de munitions de guerre (sauf les quantités néces-

saires à la défense de l'équipage contre la *piraterie*, ou contre d'injustes agressions) !

La raison humaine et la justice ne sont-elles pas également blessées par l'application simultanée de doctrines qui se contrarient aussi complétement ?

« Le droit de la guerre, a dit le comte de Portalis, ancien magistrat et ministre de Napoléon qui avait son conseiller en haute estime, — le droit de la guerre est fondé sur ce qu'un peuple, pour l'intérêt de sa conservation, ou pour le soin de sa défense, peut ou doit faire violence à un autre peuple. C'est le rapport des choses et non des personnes qui constitue la guerre : elle est une relation d'État à État, et non d'individu à individu. Entre deux ou plusieurs nations belligérantes, les particuliers dont ces nations se composent ne sont ennemis que par accident : ils ne le sont point comme hommes ; ils ne le *sont même pas comme citoyens* : ils le sont uniquement *comme soldats.* » [1])

« Rendons justice à notre philosophie (ajoute Mr. de Portalis, à la suite de l'opinion que nous venons réprodurie) ; elle a plus d'une fois invité les gouvernements de l'Europe à stipuler dans leurs traités, *la liberté et la sûreté du commerce pendant la guerre,* le respect pour les productions des arts et pour toutes *les propriétés particulières* ; mais *la politique*, qui n'est pas *le droit politique,* s'est refusée jusqu'ici aux conclusions de la philosophie ! »

On objecte, en effet, que le droit de guerre reposant sur cette maxime fondamentale : « Faites à votre ennemi autant de « mal qu'il est nécessaire pour le forcer d'être juste ; mais ne lui « en faites pas au delà ; » les gouvernements en guerre, en s'emparant par leurs vaisseaux de guerre, et par leurs corsaires, des bâtiments de la marine commerciale de leur ennemi, ont pour but de l'amener à réclamer la paix afin d'arrêter la ruine de leurs armateurs et négociants ; mais dans les guerres continentales répondrons nous, avec Gérard de Rayneval, « on ne pille ni les magasins du commerce, ni les marchands qu'on rencontre en pays ennemi ; pourquoi donc les pille-t-on sur la mer *qui est un élé-*

[1]) Cette dernière phrase ne semble-t-elle pas indiquer que le comte de Portalis, cet homme de bien d'un savoir éminent, a éprouvé, en traçant ces lignes, le sentiment que nous avons éprouvé de notre coté en parlant du devoir pour les belligérants *de maintenir la liberté de commerce sur mer de leurs sujets respectifs, malgré l'état de guerre,* et de ne soumettre, de part et d'autre, la liberté des bâtiments de leur marine commerciale qu'aux seules restrictions qui atteignent la liberté commerciale des neutres, selon les usages actuels, mais bornés, toutefois, au blocus qui interdit tous rapports avec les ports bloqués et à la visite des navires *sur les côtes des belligérants.*

ment libre? et ce pillage, quel rapport a-t-il avec le but de la guerre, avec les principes du droit des gens? Des particuliers s'enrichissent aux dépens d'autres particuliers et tout le mal retombe sur le commerce et sur les paisibles négociants des deux nations ennemis. Voilà ce que c'est que *la course*: elle n'est rien autre chose; je passe sous silence la manière irrégulière et souvent forcée avec laquelle se conduisent la plupart des corsaires; les vexations qu'ils font éprouver *aux neutres* et les querelles très sérieuses qu'ils provoquent. »

Ce que l'équité défend de faire sur le continent, peut-elle l'autoriser sur la mer? et si la maxime fondamentale *des conséquences du droit de guerre* (dont nous n'admettons pas la moralité, préférant de beaucoup la maxime du comte de Portalis: « en temps « de paix, le plus de bien, *en temps de guerre, le moins de mal* « *possible*: voilà le droit des gens »); et si la maxime fondamentale, disons-nous, *des conséquences du droit de guerre* permet le mal *nécessaire, mais pas au delà, n'est-ce pas aller au delà du mal nécessaire* (c'est-à-dire les combats entre les vaisseaux de guerre, la destruction des flottes, la conquête des colonies sans pillage, ni incendie, ni destruction des récoltes; le blocus, le bombardement des places fortes, les contributions de guerre), — n'est ce pas aller au delà du mal nécessaire que de livrer à d'avides armateurs, *pirates officiels et patentés*, la propriété des commerçants paisibles, la vie d'équipages peu nombreux et privés de moyens suffisants de défense?

Quoiqu'il en soit, et contre tous principes de morale et de justice, l'usage de la *course maritime* s'est maintenu jusqu'à nos jours, et *le droit* existe, en temps de guerre, pour les bâtiments armés, pourvus de lettres de marque, *de courir sus*, pour se les approprier, aux bâtiments désarmés ou sans moyens suffisants de défense, quand ces bâtiments inoffensifs portent le pavillon de la nation belligérante ennemie; nous aurons à dire, plus loin (§ 28), comment s'effectue et se légitime la confiscation, au profit des capteurs, des navires et de leurs cargaisons.

Avant d'aller plus loin, nous nous éleverons encore contre cette violation de tous les principes d'équité et de bonne foi (dont la Grande-Bretagne, *plus que toute autre nation*, s'est rendue coupable), qui consiste à faire enlever, au moyen *d'ordres secrèts*, les bâtiments de la marine commerciale du pays auquel *on se propose de faire la guerre*: une semblable mesure est digne des temps de barbarie. (*Voir* Livre II, chap. IV et XI.)

Un grand nombre de traités publics indiquent les termes dans

lesquels, *malgré la rupture déclarée de la paix,* les bâtiments qui, attendu la distance des lieux, n'ont pû être informés de la rupture, et ont fait des chargements, ne seront point dans le cas d'être capturés, ni déclarés de bonne prise. La reproduction fréquente de stipulations de cette nature a créé, dans l'espèce, un principe du droit maritime des nations et du droit des gens moderne. Comment donc, au mépris d'un pareil principe universellement consacré, principe d'ailleurs conforme à l'équité *la plus stricte* (du moment que le principe lui même de la prise maritime, que nous repoussons, est déplorablement resté en usage); comment un État peut-il se permettre, *avant d'avoir déclaré la guerre*, de donner (ainsi que l'a fait l'Angleterre en 1755 et 1756, en 1776 et 1777, en 1803), l'ordre à ses vaisseaux de guerre, de s'emparer de tous les bâtiments de commerce appartenants au pays avec lequel cet État *a le projet,* non encore avoué, d'entrer, au premier jour, en hostilités réglées? (*Voir* Livre II, chap. IV et VII, § 1 et 11.)

§ 27.

De la saisie des bâtiments neutres.

Nous ne reproduirons pas ici ce que nous avons dit au sujet de l'immunité du pavillon, non plus que sur les droits des belligérants et sur leurs devoirs envers les neutres. (§§ 9 et 10.)

S'il nous arrive encore de parler, dans ce paragraphe et dans le suivant, de contrebande de guerre, de visite, de blocus ou de tout autre sujet que nous avons été dans le cas d'examiner plus haut, ce sera uniquement par suite de l'enchainement des idées, ou de la connexité qui existe nécessairement entre les principes admis ou contestés, objet de la médiation et du travail de la pensée, et les sujets qui se rattachent à ces principes comme cause ou comme effet : c'est de cette sorte que les réflexions en venant se grouper sous la plume, ramènent certains arguments déjà produits, quand il s'agit d'exposer une doctrine, ou bien encore de discuter les conséquences de son adoption, de son maintien ou de son abandon. (§§ 4 à 7.)

Dans le paragraphe suivant nous parlerons de la *prise maritime,* ainsi que des règlements officiels ou des traités publics qui s'y rapportent.

Dans le présent paragraphe nous nous bornerons à rappeler quelle est la position spéciale des neutres et ce qui peut résulter

pour eux de la visite de leurs bâtiments par les navires armés des États belligérants.

Si le commerce maritime des États neutres est, en principe, considéré comme libre en temps de guerre, *à certaines conditions*, leurs bâtiments marchands restent exposés, cependant, à des vicissitudes de plusieurs sortes qui rendent fort chimérique la liberté commerciale qui doit leur appartenir. Soumis à la visite des bâtiments armés des États belligérants, ils se voyent enlever, non pas seulement quand ils naviguent sur les côtes des nations en guerre, mais encore *en pleine mer*, ce qui nous parait être un abus du principe, les munitions de guerre qui font partie de leur chargement et *qu'ils sont présumés* vouloir porter à l'ennemi de l'État qui exerce le droit de visite par l'intermédiaire de ses vaisseaux militaires, et de ses corsaires pourvus de lettres de marque; ils peuvent être forcément détournés de leur voyage pour être conduits dans un port neutre ou dans un port de la nation du capteur, pour y décharger la contrebande de guerre; ils peuvent enfin se voir condamner, par les tribunaux compétents, à la confiscation par suite de quelqu'irrégularité reconnu dans leurs papiers de bord, ou pour avoir voulu s'opposer à la visite, ou bien encore pour avoir essayé de forcer un *blocus* etc. (*Voir* Livre II, chap. XIII.)

§ 28.

De la prise maritime.

La *prise maritime* est l'arrestation faite en mer après ou sans combat, d'un vaisseau, d'un navire ou de tout autre bâtiment voyageant pour le compte ou sous l'autorité d'une Puissance belligérante, soit dans le dessein de se l'approprier avec les effets qu'il contient, soit seulement dans le but de se rendre maitre de la totalité ou d'une partie de sa cargaison.

C'est un principe du droit des gens que dans une guerre la *prise maritime* devient la propriété du capteur, lorsqu'il a obtenu, de son gouvernement, la permission d'armer en corsaire (§ 20), en vertu des *lettres de marque* qu'il en a reçues (§ 21), et de participer ainsi *au droit de prise maritime* qui appartient, en première ligne, à la force publique de l'État belligérant. Le capteur n'est mis d'ailleurs en possession définitive de *la prise* que lorsque les tribunaux en ont reconnu la validité. A cet effet, le capitaine capteur doit, aussitôt la capture effectuée, renfermer dans un sac

ou dans un coffre, en présence du capitaine du bâtiment capturé, lequel y appose son cachet, tous les papiers de bord.

En France l'arrêté du 2 prairial an XI (22 mai 1803), prescrit les règles spéciales auxquelles sont soumis les armateurs (§ 22); ses dispositions sur la rançon (§ 29), sur la *capture*, sur la *procédure* et sur la *liquidation des prises*, sont d'une haute importance pour le droit maritime des nations; il nous semble donc à propos d'insérer un extrait textuel de ce document dans notre ouvrage : ce sera par là que nous terminerons le présent paragraphe.

Les décrets impériaux du 12 novembre 1806 et du 12 avril 1811, ont, d'ailleurs, statué sur les tribunaux maritimes et sur les équipages des bâtiments armés en course : ce point d'administration ne saurait être l'objet, dans notre ouvrage, que d'une simple indication.

Lorsqu'un bâtiment de commerce est attaqué et qu'il parvient à se rendre maitre du bâtiment agresseur, ce fait suffit pour légitimer la prise; hors ce cas exceptionnel, tout bâtiment en course qui n'est pas muni d'une commission de son souverain doit être traité comme pirate. (§§ 20, 21 et 35.)

L'ordonnance rendue par Louis XIV, en 1681, et qui est devenue l'origine, ou pour parler plus exactement, la bâse des lois maritimes promulguées et appliquées par tous les États chrétiens, porte :

« Seront de bonne prise tous vaisseaux appartenant à nos ennemis »; et l'arrêté consulaire du 22 mai 1803 a répété : « seront de bonne prise tous bâtiments appartenant aux ennemis de l'État. »

Mais la marchandise neutre ou amie trouvée à bord de ces bâtiments doit-elle être confisquée?

L'une des dispositions du chapitre CCXXXI du *consulat de la mer*, est conçue comme il suit :

« Si le navire appartient à des ennemis et sa cargaison à des amis (le mot *amis*, selon Casaregis, doit en pareil cas signifier les *neutres*); les marchands qui s'y trouvent et à qui la cargaison appartient, doivent s'accorder avec *l'amiral* pour racheter, à un prix convenable et comme ils pourront, *ce navire* qui est de bonne prise; et il doit leur offrir une composition ou pacte raisonnable, sans leur faire supporter aucune injustice. Mais si les marchands ne veulent pas faire un accord avec l'amiral, celui-ci a le droit d'amariner le navire et de l'envoyer au lieu où lui-même aura armé, et les marchands sont obligés de payer le frèt de ce navire,

de même que s'il avait porté leur cargaison au lieu pour lequel elle était destinée et rien de plus.» (*Voir* Livre I, titre I, § 4.)

L'ordonnance de 1681 n'adopta pas cette maxime favorable à la *marchandise amie*; elle porte:

«Les marchandises de nos sujets ou alliés qui se trouveront dans un navire ennemi seront de bonne prise»; et la jurisprudence française a assimilé les *neutres* aux sujets et alliés.

Vers le milieu du siècle suivant, la jurisprudence devint plus favorable *au commerce des neutres*, qu'elle ne l'avait été jusqu'alors, mais nullement en ce qui concernait la marchandise neutre *trouvée sur bâtiment ennemi*. (*Voir* titre III, § 10.)

Le réglement français du 26 juillet 1778, consacra la seule doctrine qui puisse accorder à la-fois, d'une part, les exigences de la guerre, et d'autre part, la justice et l'équité; doctrine que tous les États devraient pratiquer en toutes circonstances, et que le plus-grand nombre, parmi eux, ont consacrée, en effet, dans les traités conclus, de 1780 à 1787 (*sans y rester très fidèles*!) et dans les traités qui ont été signés depuis l'année 1814.

Le réglement de 1778 fait défense aux armateurs d'arrêter les navires des Puissances neutres, quand même ils sortiraient des ports ennemis, ou qu'ils y seraient destinés, à l'exception de ceux qui porteraient des secours aux ports bloqués, déclarant confiscables, uniquement, les marchandises de contrebande de guerre, *mais non pas le navire*, à moins que la contrebande de guerre *ne compose les trois quarts de la valeur du chargement*. (§ 38.)

Nous prions nos lecteurs de consulter sur ces matières le § 10, consacré à *l'immunité du pavillon*, aux doctrines admises sur ce principe essentiel, ainsi qu'à la franchise des marchandises ou à leur confiscation, selon les circonstances.

Nous les engagerons, également, à se reporter aux chap. III, VII, XI, XXII, XXIII, XXV et XXVI du Livre II.

Plusieurs traités publics (dont nous allons signaler quelques uns, en ce qui concerne le séjour des prises dans les ports), se sont montrés encore plus libéraux que le réglement français du 26 juillet 1778.

1713. *Convention explicative du traité conclu à Utrecht le 11 avril, entre la France et la Grande-Bretagne.* Art. 8: Les prises faites sur les sujets des deux contractants, reprises sur l'ennemi, seront rendues à leurs propriétaires, encore qu'elles aient été 24 heures en la puissance de l'ennemi.

1739. *Traité entre la France et les Provinces-Unies des Pays-Bas.* Les prises faites par les Corsaires de l'une des deux hautes

parties contractantes pourront être conduites dans les ports de l'autre ; celles faites par des corsaires étrangers ne seront pas admises dans les ports à moins que la tempête, ou un péril de mer, n'ait obligé le capteur à y entrer, auquel cas il ne pourra y rester que le moins longtemps possible.

1781. *Traité sur les prises et reprises entre la France et les Provinces-Unies des Pays-Bas, signé le 1 mai.* Si les prises faites sur les sujets des deux hautes parties contractantes ont été reprises dans les vingt-quatre heures par les corsaires ou les bâtiments de guerre de l'une des deux nations, elles seront restituées ; si le bâtiment *recous* est resté au delà de vingt-quatre heures entre les mains de l'ennemi, la reprise appartiendra au dernier capteur.

Un traité sous forme de déclarations échangées, en 1676, entre l'Espagne et la Hollande, voulait que le bâtiment *recous* payât au corsaire qui l'avait repris le cinquième de la valeur du navire et du chargement, s'il était resté *quarante huit heures* en la possession de l'ennemi ; que cette indemnité fût élevée au tiers de la valeur du bâtiment et de sa cargaison, pour les *quarante huit heures suivantes* ; et qu'elle fût portée à la moitié, au delà de ces termes (quatre vingt seize heures).

1801. *Traité entre la Russie et la Suède.* Art. 25 : Si une prise faite sur l'un des deux contractants est conduite, *en relâche forcée*, dans un port de l'autre, les prisonniers seront mis immédiatement en liberté, et le corsaire étranger, une fois le danger passé, devra reprendre la mer avec la prise.

1814. *Traité entre l'Espagne et la Grande-Bretagne.* Les prises appartenant aux sujets respectifs, reprises sur l'ennemi, seront rendues à leurs propriétaires, à charge par eux de payer le huitième ou le sixième de la valeur, selon que le recapteur sera un corsaire ou un bâtimentde l'État.

La prise qui, avant d'être reprise, aura été armée en guerre par l'ennemi, sera déclarée *bonne prise.*

Nous bornerons là ces citations qui résument, à peu près, le texte de toutes les clauses concernant les prises et reprises, que présentent les traités conclus depuis deux cents ans.

Quant aux prises faites par les *pirates* et conduites par eux dans les ports neutres pour échapper à un danger de mer ou à tout autre péril, toutes les clauses relatives aux prises et reprises qui ont été introduites dans les traités publics, sont unanimes pour en déclarer la confiscation, et la restitution à leurs propriétaires, sur la réclamation qui en sera faite dans un certain délai déter-

miné, alors même que les objets provenant du bâtiment capturé par le bâtiment pirate, *seraient passés en mains tierces.*

Nous terminerons le présent paragraphe, ainsi que nous l'avons annoncé plus haut, par le texte de l'arrêté du gouvernement français, du 22 mai 1803, sur les armements en course : cet arrêté, toujours en vigueur, est en grande partie la réproduction, en ce qui concerne la course, de l'ordonnance de Louis XIV, de l'année 1681 ; or, cette dernière ordonnance a été suivie, dans le plus grand nombre de ses dispositions, par les gouvernements étrangers, qui l'ont adoptée comme la bâse essentielle de leur législation maritime ; nous devons principalement attirer l'attention de nos lecteurs sur les articles 39, 43, 51, 52, 53, 54, 56, 57, 59, 62, 63, 68, 72 et 78.

PRISES ET REPRISES.

Extrait de l'arrêté sur les armements en course, du 2 prairial an XI de la république (22 mai 1803).

(Titre I, chap. V ; — Titre II, chap. I à IV ; — Titre III.)

TITRE Ier.

CHAPITRE V.

Police de la course, et rançons.

Art. 32. Les armateurs sont civilement et solidairement responsables, avec leurs capitaines, des infractions que ceux-ci commettront contre les ordres du gouvernement, soit sur la navigation des bâtiments neutres, soit sur les pêcheurs ennemis.

Les lettres de marque pourront même être révoquées, selon la nature des délits dont les capitaines se seront rendus coupables.

33. Les capitaines de bâtiments armés en course seront tenus d'arborer pavillon français avant de tirer à boulet sur le bâtiment chassé, sous peine d'être privés, eux et les armateurs, de tout le produit de la prise, qui sera confisquée au profit de la République, si le bâtiment capturé est ennemi ; et si le bâtiment est jugé neutre, les capitaines et armateurs seront condamnés aux dépens, dommages et intérêts envers les propriétaires.

Mais les équipages ne seront point privés de la part qu'ils auraient à la prise, suivant leurs conventions avec les armateurs, et ils seront traités de même que si la prise était adjugée auxdits armateurs.

Tout capitaine convaincu d'avoir fait la course sous plusieurs pavillons, sera, ainsi que ses fauteurs et complices, poursuivi et jugé comme pirate. (*Voir* § 31.)

37. Il est permis aux capitaines qui relâcheront dans les ports des puissances neutres, d'y débarquer les prisonniers de guerre qu'ils auront faits, pourvu qu'ils en aient justifié la nécessité aux agents de la République, dont ils seront obligés de rapporter une permission par écrit, lesquels remettront lesdits prisonniers au commissaire de la nation en-

nemie, et en tireront un reçu avec obligation de faire tenir compte de l'échange desdits prisonniers par un pareil nombre de prisonniers français de même grade.

38. Dans l'un et l'autre cas, les capitaines preneurs seront obligés, sans pouvoir s'en dispenser sous quelque prétexte que ce puisse être, de garder à leur bord le capitaine avec un des principaux officiers de l'équipage du bâtiment pris, pour les ramener dans les ports de France, où ils seront retenus pour servir d'otages, jusqu'à ce que l'échange promis ait été effectué.

39. Il est expressément défendu à tous capitaines de bâtiments armés en course, ou en guerre et marchandises, de rançonner à la mer aucun bâtiment muni d'un passeport émané d'une puissance neutre, lors même que ce passeport serait suspecté de simulation, ou pourrait être considéré comme illégal ou expire.

Ils ne pourront même rançonner un bâtiment évidemment ennemi, sans l'autorisation de leurs armateurs et autres formalités préalables ci-après indiquées, et ne sera, à cet égard, considéré comme évidemment ennemi que le bâtiment naviguant avec un passeport émané d'une puissance ennemie.

43. Les capitaines de corsaires qui, après l'accomplissement des formalités ci-dessus, rançonneront à la mer un bâtiment ennemi, seront tenus de prendre pour otages de la rançon, et d'amener dans un des ports de la République, au moins un des principaux officiers du bâtiment rançonné, et, outre cet officier, cinq hommes en sus, lorsque l'équipage du navire rançonné sera composé de trente hommes ou plus; trois, lorsqu'il ne sera que de vingt hommes jusqu'à vingt-neuf inclusivement, et deux pour les autres cas; lesquels hommes seront choisis, autant qu'il sera possible, parmi les marins de la plus haute paie.

Lesdits capitaines se feront donner, par les commandants des bâtiments rançonnés, des vivres en quantité suffisante pour la nourriture des otages jusqu'au port où ils devront être conduits, et se feront délivrer, par lesdits commandants, copie de leurs passeports; ils remettront à ces derniers un double du traité de rançon.

44. Il est défendu à tous capitaines de corsaires ou bâtiments armés en guerre et marchandises, de rançonner de nouveau un bâtiment ennemi qui a déjà subi une rançon, sous peine de nullité de la seconde rançon, et d'une amende de 500 francs, applicable à la caisse des invalides, et dont les armateurs seront civilement responsables.

Mais le bâtiment rançonné et rencontré par un second corsaire pourra être pris et conduit, soit dans les ports de la République, soit dans des ports alliés ou neutres.

Dans ce dernier cas, les obligations souscrites, lors de la rançon, cesseront d'être exigibles vis-à-vis de ceux qui devaient les remplir; mais l'armateur du corsaire capteur en deviendra personnellement débiteur envers l'armateur du premier corsaire, si mieux il n'aime ensuite lui abandonner la prise. Les otages seront, audit cas de prise faite postérieurement à la rançon, rédimés des charges attachés au titre d'otages, et ne seront plus considérés que comme simples prisonniers de guerre.

45. Au retour de leurs croisières, les capitaines des corsaires déclareront par écrit, à l'administrateur de la marine préposé à l'inscription maritime, s'ils ont fait ou non usage des traités de rançon à eux délivrés avant leur départ; ils remettront les traités qui n'auront pas été employés et qui seront immédiatement annulés. S'ils ont fait des rançons à la mer, ils remettront les otages aux administrateurs de la marine, qui en adresseront de suite la liste au ministre : ils présenteront aussi les traités souscrits par les commandants des navires rançonnés, et il en sera pris note par lesdits administrateurs, qui les viseront et les remettront aux capitaines.

46. Audit cas de rançon, les administrateurs procéderont immédiatement à l'interrogatoire des otages, ainsi qu'à celui des officiers, maîtres et équipage du corsaire, pour s'assurer si la rançon a été légalement exercée, et si, outre les sommes et effets portés au traité de rançon, le capitaine n'a pas exigé d'autres sommes ou effets particuliers, comme encore s'il n'a rien été pris ni détourné, de quoi il sera dressé procès-verbal.

Les actes, billets et obligations que les capitaines de corsaires auraient fait souscrire en contravention aux dispositions ci-dessus, seront paraphés par les administrateurs de la marine, et par eux remis aux trésoriers des invalides, qui en resteront dépositaires jusqu'au jugement définitif.

47. Les capitaines qui, sans y être autorisés par leurs armateurs, et sans avoir reçu, avant leur départ, des traités de rançon, se permettront de rançonner, à la mer, des bâtiments même évidemment ennemis, et les capitaines qui, munis de ces autorisations et traités, en auraient abusé en rançonnant des bâtiments naviguant avec des passeports de puissances neutres, seront destitués de leur commandement : ils feront une campagne d'un an sur les bâtiments de l'État, à la basse paie de matelot, seront privés de leurs salaires et parts de prise, et déclarés incapables de jamais commander aucun navire armé en course, ou en guerre et marchandises.

A l'égard des rançons illégalement exigées, elles seront rendues aux rançonnés, s'ils justifient de leur neutralité, même avec dommages-intérêts, auxquels l'armateur pourra être condamné solidairement ; et dans le cas contraire, elles seront confisquées au profit de la caisse des invalides de la marine.

48. Le capitaine de corsaire qui aurait frauduleusement reçu des effets ou obligations autres que ceux exprimés au traité de rançon, pourra être poursuivi en restitution, à la requête des intéressés à l'armement, et, outre la restitution, condamné à 500 francs d'amende au profit de la caisse des invalides de marine, et, en outre, déclaré incapable de commander aucun corsaire pendant la guerre durant laquelle cette infidélité aura eu lieu.

49. Dans les cas prévus par les articles 47 et 48 ci-dessus, les pièces de la procédure commencée par les administrateurs de la marine contre les capitaines délinquants seront adressées au ministre de la marine, qui les transmettra au conseil des prises, pour être, par ce conseil, procédé au jugement desdits capitaines. Le jugement qui interviendra sera, aux frais des délinquants, affiché dans telles villes maritimes et en tel

nombre d'exemplaires que le jugement désignera ; et il en sera inséré un extrait sur le registre du quartier de l'inscription maritime auquel le capitaine appartiendra.

50. Au surplus, les règles qui seront ci-après établies pour l'instruction, le jugement, la liquidation et la répartition des prises, seront déclarées communes aux rançons.

TITRE II.

Prises.

CHAPITRE Ier.

Captures.

51. Seront de bonne prise tous bâtiments appartenant aux ennemis de l'État, ou commandés par des pirates, forbans ou autres gens courant la mer, sans commission spéciale d'aucune puissance.

52. Tout bâtiment combattant sous un autre pavillon que celui de l'État dont il a commission, ou ayant commission de deux puissances différentes, sera aussi de bonne prise ; et s'il est armé en guerre, les capitaines et officiers seront punis comme pirates.

53. Seront encore de bonne prise, soit les bâtiments, soit leurs chargements en tout ou partie, dont la neutralité ne serait pas justifiée conformément aux réglements ou traités.

54. Si un navire français ou allié est repris par des corsaires sur les ennemis de l'État, après qu'il aura été vingt-quatre heures entre les mains de ces derniers, il appartiendra en totalité auxdits corsaires ; mais dans le cas où la reprise aura été faite avant les vingt-quatre heures, le droit de recousse ne sera que du tiers de la valeur du navire recous et de sa cargaison.

Lorsque la reprise sera faite par un bâtiment de l'État, elle sera restituée aux propriétaires, mais sous la condition qu'ils paieront aux équipages repreneurs le trentième de la valeur de la reprise, si elle a été faite avant les vingt-quatre heures, et le dixième, si la reprise a eu lieu après les vingt-quatre heures : tous les frais relatifs à cette reprise restituée seront à la charge des propriétaires.

55. Si le navire, sans être recous, est abandonné par les ennemis, ou si, par tempête ou cas fortuit, il revient en la possession des Français avant qu'il ait été conduit dans un port ennemi, il sera rendu au propriétaire qui le réclamera dans l'an et jour, quoiqu'il ait été plus de vingt-quatre heures entre les mains des ennemis.

56. Les navires et effets des Français ou alliés repris sur les pirates, et réclamés dans l'an et jour de la déclaration qui en aura été faite, seront rendus aux propriétaires, en payant le tiers de la valeur du navire et des marchandises pour frais de recousse.

57. Tout navire qui refusera d'amener ses voiles, après la semonce qui lui en aura été faite, pourra y être contraint ; et en cas de résistance et de combat, il sera de bonne prise.

58. Il est défendu à tous capitaines de bâtiments armés en guerre, d'arrêter ceux des Français, amis ou alliés qui auront amené leurs voiles

et représenté leur charte-partie ou police de chargement, et, sous les peines corporelles prononcées par les lois, de prendre ou souffrir qu'il soit pris aucun effet à bord desdits bâtiments.

59. Aussitôt après la prise d'un navire, les capitaines capteurs se saisiront des congés, passeports, lettres de mer, charte-parties, connaissements et autres papiers existants à bord. Le tout sera déposé dans un coffre ou sac, en présence du capitaine pris, lequel sera interpellé de le sceller de son cachet : ils feront fermer les écoutilles et autres lieux où il y aura des marchandises, et se saisiront des clefs des coffres et armoires.

60. Il est défendu à tous capitaines, officiers et équipages de vaisseaux preneurs, de soustraire aucun papier ou effet de navire pris, à peine de deux ans d'emprisonnement, conformément à l'ordonnance de 1681, et de peines plus graves dans les cas prévus par la loi.

61. Les capitaines qui auront fait des prises, les ameneront ou enverront, autant qu'il sera possible, au port où ils auront armé ; s'ils sont forcés, par des causes majeures, de conduire ou d'envoyer leurs prises dans quelque autre port, ils seront tenus d'en prévenir immédiatement les armateurs.

62. Si le chef conducteur d'un navire pris, fait dans sa route quelques autres prises, elles appartiendront à l'armement dont il fait partie, ou à la division à laquelle il est attaché.

63. Le chef conducteur d'une prise qui, dans sa course, sera reprise par l'ennemi, sera jugé, à son retour, comme le sont, en pareil cas, les commandants des bâtiments de l'État.

64. Il est défendu, conformément à l'ordonnance de 1681, sous peine de la vie, à tous individus faisant partie de l'état-major ou de l'équipage d'un corsaire, de couler à fond des bâtiments pris, et de débarquer des prisonniers sur des îles ou côtes éloignées dans le dessein de céler la prise.

Et au cas où les preneurs ne pouvant se charger du vaisseau pris ni de l'équipage, enleveraient seulement les marchandises ou relâcheraient le tout par composition, ils seront tenus de se saisir des papiers et d'amener ou moins les deux principaux officiers du vaisseau pris, à peine d'être privés de ce qui pourrait leur appartenir en la prise, même de punition corporelle s'il y échet.

65. Il est défendu de faire aucune ouverture des coffres, ballots, sacs, caisses, barriques, tonneaux ou armoires, de transporter ni vendre aucune marchandise de la prise, et à toutes personnes d'en acheter ou recéler jusqu'à ce que la prise ait été jugée ou que la vente ait été légalement autorisée, sous peine de restitution du quadruple de la valeur de l'objet détourné, et de punitions plus graves, suivant la nature des circonstances.

66. Aussitôt que la prise aura été amenée en quelque rade ou port de France, le chef conducteur sera tenu de faire son rapport à l'officier d'administration de la marine, de lui représenter et remettre sur inventaire et récépissé les papiers et autres pièces trouvées à bord, ainsi que les prisonniers faisant partie du navire pris, et de lui déclarer le jour et l'heure où le bâtiment aura été pris, ou quel lieu ou à quelle hauteur,

si le capitaine a fait refus d'amener les voiles, ou de faire voir sa commission ou son congé, s'il a attaqué ou s'il s'est défendu, quel pavillon il portait, et les autres circonstances de la prise et de son voyage.

67. Toutes les prises seront conduites dans les ports, sans pouvoir rester dans les rades ou aux approches de ces ports au-delà du temps nécessaire pour leur entrée dans ces mêmes ports.

Lorsque le capitaine d'uu navire armé en course aura conduit une prise dans un des ports de France, il sera tenu d'en faire la déclaration au bureau de la douane.

68. Toutes les lettres, généralement quelconques, trouvées sur les bâtiments ennemis qui seront pris, seront immédiatement remises au fonctionnaire supérieur de la marine, ou à l'agent commercial dans le port où la prise abordera : celui-ci les fera passer au ministre de la marine et des colonies.

Les lettres trouvées sur des bâtiments neutres, seront ouvertes et lues en présence de l'armateur ou de son représentant ; et celles qui seront de nature à donner des éclaircissements sur la validité de la prise, seront jointes à la procédure : les autres lettres seront adressées au ministre de la marine et des colonies.

CHAPITRE II.

Procédure des prises. [1])

69. Après avoir reçu le rapport du conducteur de la prise, l'officier d'administration de la marine se transportera immédiatement sur le bâtiment capturé, dressera procès-verbal de l'état dans lequel il le trouvera, et posera, en présence du capitaine pris, ou de deux officiers ou matelots de son équipage, d'un préposé des douanes, du capitaine ou autre officier du navire capteur, et même des réclamants s'il s'en présente, les scellés sur tous les fermans.

Ces scellés ne pourront être levés qu'en présence d'un préposé des douanes.

70. Le préposé des douanes prendra à bord un état détaillé des balles, ballots, futailles et autres objets qui seront mis à terre ou chargés dans les chalans et chaloupes : un double de cet état sera envoyé à terre, et signé par le garde-magasin, pour valoir réception des objets y portés.

A mesure du déchargement des objets, et au moment de leur entrée en magasin, il en sera dressé inventaire en présence d'un visiteur des douanes, qui en tiendra état et le signera à chaque séance.

71. Il sera établi à bord un surveillant, lequel sera chargé, sous sa responsabilité, de veiller à la conservation des scellés, et des autres effets confiés à sa garde.

72. L'officier d'administration de la marine du port dans lequel les prises seront amenées, procédera de suite, et au plus tard dans les vingt-quatre heures de la remise des pièces, à l'instruction de la procédure pour parvenir au jugement des prises.

[1]) *Voir* au § 10, deuxième section, la convention conclue en 1854, entre la France et la Grande-Bretagne.

73. Cette instruction consiste dans la vérification des scellés, la réception et l'affirmation des rapports et déclaration du chef conducteur, l'interrogatoire de trois prisonniers au moins, dans le cas où il s'en trouverait un pareil nombre, l'inventaire des pièces, états ou manifestes de chargement qui auront été remis ou qui seront trouvés à bord ; la traduction des pièces du bord par un interprète juré, lorsqu'il y a lieu.

74. Si le bâtiment est amené sans prisonniers, charte-partie ni connaissements, l'équipage du navire capteur sera interrogé séparement sur les circonstances de la prise, pour faire connaître, s'il le peut, sur qui la prise aura été faite.

75. L'officier d'administration de la marine sera assisté, dans tous ces actes, du principal préposé des douanes, et appellera, en outre, le fondé de pouvoirs, s'il y en a ; à défaut de fondé de pouvoirs, l'équipage sera représenté par le conducteur de la prise, réputé fondé de pouvoirs.

76. Dans le cas d'avaries ou de détérioration de tout ou partie de la cargaison, l'officier d'administration de la marine, en apposant les scellés, ordonnera le déchargement et la vente dans un délai fixé. La vente ne pourra cependant avoir lieu qu'après avoir été préalablement affichée dans le port de l'arrivée, et dans les communes et ports voisins, et après avoir appelé le principal préposé des douanes et le fondé de pouvoirs des équipages capteurs, ou, à son défaut, le conducteur de la prise.

Le produit de ces ventes sera provisoirement déposé dans la caisse des invalides de la marine.

77. Sont maintenues toutes les dispositions de l'arrêté du 6 germinal an VIII (27 mars 1800), relatif à l'établissement du conseil des prises.

CHAPITRE III.

Déchargement, manutention, vente et liquidation particulière des prises.

78. Aussitôt que la procédure d'instruction sera terminée, il sera procédé sans délai à la levée des scellés, et au déchargement des marchandises, qui seront inventoriées et mises en magasin, lequel sera fermé de trois clefs différentes, dont l'une demeurera entre les mains de l'officier supérieur de l'administration de la marine, une seconde entre celles du receveur des douanes, et la troisième sera remise à l'armateur, ou à celui qui le représentera.

79. Il sera aussi procédé sans délai à la vente provisoire des effets sujets à dépérissement, soit sur la réquisition de l'officier d'administration, soit à la requête de l'armateur ou de celui qui le représentera.

Pourra même l'officier supérieur de l'administration de la marine, lorsque les prises seront évidemment ennemies, permettre la vente tant du navire que des cargaisons, sans attendre le jugement de bonne prise; laquelle vente se fera dans le délai qui aura été fixé par ledit officier supérieur, et toutefois après que les formalités prescrites par l'article 36 auront été remplies.

80. Si la prise a été faite sous pavillon neutre, ou n'est pas évidemment ennemie, la vente même provisoire ne pourra avoir lieu sans le consentement du capitaine capturé ; et en cas de refus, s'il y a né-

cessité de vendre, cette nécessité sera constatée par une visite d'experts nommés contradictoirement par l'armateur ou son représentant et ce même capitaine, ou d'office par l'officier supérieur de l'administration de la marine.

81. S'il se présente des réclamants, les effets par eux réclamés pourront leur être délivrés par l'officier d'administration, suivant l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, pourvu que lesdites réclamations soient fondées en titre, et à la charge par celui qui les aura faites, de donner bonne et suffisante caution ; faute de quoi il sera passé outre.

82. Les armateurs seront tenus d'envoyer des états ou inventaires détaillés des effets qui composeront les prises, avec indication du jour de leur vente, qui aura été fixé par l'officier supérieur de l'administration de la marine, dans les principales places de commerce, pour y être affichés à la bourse ; et il en sera délivré, sur les ordres du préfet de police, à Paris, et des préfets de département ou de leurs préposés, dans les places où il y a des bourses de commerce, un certificat dont il sera fait mention dans le procès-verbal de vente.

83. Il sera procédé, par le conseil des prises, au jugement d'icelles dans les délais et les formes prescrits par l'arrêté du 6 germinal an VIII. [1])

[1]) Le conseil des prises, qui avait cessé d'exister depuis la paix, a été n'établi par le décret impérial suivant, en 1854, à l'occasion de la guerre contre la Russie.

Art. 1er. Un conseil des prises est institué à Paris.

Art. 2. Ce conseil statue sur la validité de toutes les prises maritimes faites dans le cours de la présente guerre, et dont le jugement doit appartenir à l'autorité française. Il statue également sur les contestations relatives à la qualité des navires neutres ou ennemis, naufragés ou échoués, et sur les prises maritimes amenées dans les ports de nos colonies.

Art. 3. Ce conseil est composé :

1° D'un conseiller d'État, président ;

2° De six membres, dont deux pris parmi les maîtres des requêtes de notre conseil d'État ;

3° D'un commissaire de gouvernement, qui donne ses conclusions sur chaque affaire.

Les membres du conseil des prises sont nommés par décret impérial, sur la présentation de nos ministres des affaires étrangères, de la marine et des colonies.

Leurs fonctions sont gratuites.

Un secrétaire greffier est attaché au conseil.

Art. 4. Les séances du conseil des prises ne sont pas publiques.

Ses décisions ne pourront être rendues que par cinq membres au moins.

Le commissaire du gouvernement est, en cas d'absence ou d'empêchement, remplacé par l'un des membres du conseil.

Art. 5. Les décisions du conseil des prises ne sont exécutoires que huit jours après la communication officielle qui en est faite à nos ministres des affaires étrangères, de la marine et des colonies.

Art. 6. Les décisions rendues par le conseil des prises peuvent nous être déférées en notre conseil d'État, soit par les commissaires du gouvernement, soit par les parties intéressées.

Le recours doit être exercé par le commissaire du gouvernement dans les trois mois de la décision, et, par les parties intéressées, dans les trois mois de la notification de cette décision.

Ce recours n'a pas d'effet suspensif, si ce n'est pour la répartition définitive du produit des prises.

Toutefois, le conseil des prises peut ordonner que l'exécution de sa décision n'aura lieu qu'à la charge de fournir caution.

Dans tous les cas, il peut être ordonné, en notre conseil d'État, qu'il sera

84. Dans les huit jours qui suivront les jugements, le secrétaire général dudit conseil sera tenu d'en envoyer l'expédition au ministre de la marine et des colonies, qui la fera passer à l'officier d'administration, pour être ensuite procédé à la vente de la prise, si fait n'a été.

Les décisions du conseil des prises ne pourront être exécutées à la diligence des parties intéressées, qu'avec le concours du principal préposé des douanes.

85. Les marchandises seront exposées en vente et criées par parties ou par lots, ainsi qu'il sera convenu entre les intéressés à la prise ; et en cas de contestation, l'officier d'administration réglera la forme de la vente, qui ne pourra, dans aucun cas, être faite en bloc.

Le prix en sera payé comptant, ou en lettre de change acceptées à la satisfaction de l'armateur, et à deux mois d'échéance au plus tard.

La livraison des effets vendus et adjugés sera commencée le lendemain de la vente et continuée sans interruption.

86. Dans le cas où quelque adjudicataire ne se présenterait pas à l'heure indiquée, ou au plus tard dans les trois jours après la livraison faite des derniers articles vendus, il sera procédé à la revente, à la folle enchère, des objets qui lui auraient été adjugés.

87. Les dispositions prescrites par les lois pour les déclarations à l'entrée et à la sortie, ainsi que pour les visites et paiements de droits, seront observées relativement aux armements en course et aux navires pris sur les ennemis de l'État, dans tous les cas où il n'y est pas dérogé par le présent réglement.

Les Directeurs, Inspecteurs et Receveurs des douanes, prendront les mesures nécessaires pour prévenir toutes fraudes ou soustractions, à peine d'en demeurer personnellement responsables.

Les droits sur les objets de prise sont à la charge des acquéreurs, et seront toujours acquittés avant la livraison, entre les mains du Receveur des douanes, avec lequel l'officier supérieur de l'administration de la marine se concertera pour indiquer l'heure de la livraison.

Les marchandises dont l'entrée est prohibée, ne pourront être vendues qu'à charge de réexportation.

88. Dans le mois qui suivra la livraison complète des effets vendus,

sursis à l'exécution de la décision contre laquelle un pourvoi est dirigé, ou qu'il sera fourni une caution avant cette exécution.

Art. 7. Les avocats à notre conseil d'État ont seuls le droit de signer les mémoires et requêtes qui sont présentés au conseil des prises.

Art. 8. Les équipages des bâtiments de Sa Majesté la reine du royaume-uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande sont représentés devant le conseil des prises par le consul de leur nation ou par tout autre agent que designe le gouvernement britannique.

Art. 9. Les agents consulaires étrangers peuvent présenter au conseil des prises toutes les observations qu'ils jugent convenables dans l'intérêt de leurs nationaux, mais seulement par l'intermédiaire du commissaire du gouvernement.

Art. 10. Les frais de secrétariat et autres dépenses accessoires occasionnées par e service du conseil des prises forment un chapitre spécial au budget du ministère de la marine et des colonies.

Art. 11. Les dispositions de l'arrêté des consuls du 6 germinal an VIII et des autres réglements, non contraires à notre présent décret, sont maintenues.

Sont néanmoins abrogés les art. 9, 10 et 11 de l'arrêté du 6 germinal an VIII.

l'armateur ou son commissionnaire déposera au greffe du tribunal connaissant des matières de commerce, le compte du produit de la prise, avec les pièces justificatives, sous peine de privation de son droit de commission et même sous plus fort peine, s'il y a lieu, dans le cas où le produit ne serait pas complet.

Ce tribunal pourra accorder à l'armateur, sur sa simple requête et sans frais, quinze autres jours pour rapporter les pièces manquantes.

89. Il devra être procédé à la liquidation particulière, dans le mois du jour du dépôt mentionné en l'article précédent, sans que l'arrêté de ladite liquidation puisse être suspendu sous prétexte d'articles qui ne seraient pas encore en état d'être liquidés, lesquels seront tirés pour mémoire, sauf à les comprendre ensuite dans la liquidation générale.

90. Les armateurs seront tenus de déposer au greffe du tribunal connaissant des matières de commerce du lieu de l'armement, une expédition de chaque liquidation particulière, aussitôt qu'elle leur sera parvenue, et au plus tard dans un mois de sa date.

CHAPITRE IV.

Liquidations générales.

91. Le tiers du produit des prises qui auront été faites appartiendra à l'équipage du bâtiment qui les aura faites ; mais le montant des avance qui auront été payées sera déduit sur les parts de ceux qui les auront reçues.

101. Il ne pourra être accordé au capitaine plus de .... 12 parts.
Au capitaine en second, plus de ..... 10 »
Aux deux premiers lieutenants..... 8 »
Au premier maître, à l'écrivain ou commis aux revues, et aux autres lieutenants ..... 6 »
Aux enseignes, au maître chirurgien et au second maître 4 »
Aux conducteurs de prises, pilotes, contre-maitres, capitaines d'armes, maîtres canonniers, charpentiers ..... 3 »
Aux seconds canonniers, charpentiers, calfats, maîtres de chaloupes, voiliers, armuriers, quartiers-maîtres, et seconds chirurgiens..... 2 »
Aux volontaires ..... 1 part ou deux au plus.
Aux matelots ..... 1 part ou part et demie.
Aux soldats..... 1 demi-part ou une part.
Aux novices ..... 1 demi-parts ou 3 quarts de part.
Aux mousses ..... 1 quart de part ou demi-part, suivant leurs services respectifs et leurs forces.

102. Le nombre de parts attribuées à chaque grade ne pourra être diminué qu'à la pluralité de deux voix ; mais la pluralité d'une seule suffira pour déterminer le plus ou le moins attribué aux volontaires, matelots, soldats, novices et mousses. En cas de partage d'avis, la voix du capitaine sera prépondérante.

L'écrivain n'aura de voix que pour remplacer chacun des officiers majors, qui sera tenu de se retirer lorsqu'il s'agira de fixer ses parts.

103. Le réglement des parts assignera, sur le produit des prises, une somme aux officiers et autres gens de l'équipage qui auront été blessés et estropiés dans les combats, et aux veuves et enfants de ceux qui auront été tués ou qui seront morts de leurs blessures. Lesdites sommes seront payées à ceux auxquels elles seront accordées, en sus de leurs parts de prises, pourvu que ces gratifications n'excèdent pas le double de la valeur desdites parts.

104. Le réglement des parts ainsi arrêté sera définitivement exécuté. Il est défendu à tous tribunaux d'admettre aucune action, plainte ni réclamation de la part des officiers ou gens de l'équipage à cet égard.

108. Les parts des prises appartenant aux officiers mariniers et matelots non résidant dans le port où la répartition aura été faite, seront envoyées dans les quartiers de leur résidence.

110. Il est expressément défendu aux marins employés sur les corsaires, de vendre à l'avance leurs parts de prises, et à qui que ce soit de les acheter, sous peine de perdre les sommes qui pourraient avoir été payées pour cet effet. Les parts de prises ne seront payées qu'aux marins eux-mêmes ; et l'on n'aura aucun égard aux procurations qu'ils pourraient avoir données pour en retirer le montant, à des personnes étrangères à leurs familles.

111. Les parts de prises des marins, comme leurs salaires sont déclarés insaisissables.

On n'aura aucun égard aux réclamations ou oppositions qui pourraient être formées par ceux qui se prétendraient porteurs d'obligations desdits marins, à moins que les sommes réclamées ne soient dues par eux ou par leurs familles, pour loyers de maison, subsistances et vêtements qui leur auront été fournis du consentement du commissaire à l'inscription maritime, et que cette avance n'ait été préalablement apostillée sur les registres et matricules des gens de mer.

. . . . . .

121. Il n'est rien innové, en ce qui concerne les prises conduites dans les ports étrangers, à ce qui est ordonné par l'arrêté du 6 germinal an VIII : néanmoins, en cas de vente de prises dans lesdits ports, les commissaires des relations commerciales ne pourront prétendre qu'à une rétribution d'un demi pour cent, qui sera prélevée sur le produit net de la vente.

TITRE III.

Dispositions générales.

122. Il est défendu, sous peine de destitution et de plus grande peine, s'il y échet, à tous officiers, administrateurs, agents diplomatiques et commerciaux, et autres fonctionnaires appelés à surveiller l'exécution des lois sur la course et les prises, ou à concourir au jugement de la validité des prises faites par les croiseurs français, d'avoir des intérêts directs ou indirects dans les armements en course, ou en guerre et marchandises. Il leur est également défendu de se rendre directement ou indirectement adjudicataires de marchandises provenant des prises, et mises par eux en vente.

Nous n'ajouterons plus qu'un mot :

Toute prise faite dans *la mer territoriale* d'un État neutre ou ami est illégitime. (*Voir* § 40 du titre II, § 23 du titre III ; et chap. XII du Livre II.)

En effet, on ne peut sans porter atteinte à la souveraineté et à l'indépendance des nations, ni poursuivre, ni prendre un bâtiment ennemi soit dans les ports et les baies fermées d'une Puissance neutre, soit même dans l'espace de mer sur lequel s'étend la juridiction de cette Puissance ; espace qui, selon l'usage actuel, consacré par un grand nombre de traités publics, se mesure *à la portée du canon.*

L'ordonnance du mais de juillet 1691, du roi Louis XIV, déclarait que les corsaires ennemis qui ayant pénétré *dans les rivières* du royaume, y seraient pris, seraient envoyés aux galères, *qu'ils eûssent ou non* des commissions régulières.

§ 29.

Du rachat du bâtiment capturé et du billet de rançon.

Il est des cas, dit Valin, où la *prise* embarasse de manière qu'il n'est pas possible de s'en charger avec les prisonniers pour la conduire ou l'envoyer en lieu de sûreté : il en est d'autres où il convient mieux de relâcher la prise pour ne pas interrompre la course, surtout lorsque le bâtiment capturé marche si mal qu'il expose l'armateur-corsaire à la reprise.

Dans les cas de cette nature, le capteur peut enlever les marchandises et relâcher le bâtiment ; ou, après en avoir retiré l'équipage, mettre le feu au navire ; ou, mieux encore, le *rançonner* et lui faire acheter sa liberté.

Une ordonnance rendue par le roi de France, le 2 décembre 1693, faisait défense de rançonner les bâtiments ennemis au-dessous de la somme de 1000 francs et pas au dessus de celle de 10,000 francs ; l'ordonnance du 17 mars 1696 permit d'élever la rançon à 15,000 francs.

La preuve du rançonnement est établie par un *billet de rançon,* dressé en double entre le capitaine capteur et le capitaine du bâtiment capturé, lequel conserve un des deux exemplaires : le capteur prend à son bord un ou deux officiers du navire rançonné, comme otages ; il sera parlé plus loin de cette circonstance.

L'exemplaire ou *double* du billet de rançon qui reste entre les mains du capitaine du bâtiment capturé et rançonné lui sert

de *sauf-conduit* à l'effet de le garantir d'être pris ou rançonné par un autre corsaire de la nation du premier capteur ; ainsi qu'on le verra plus loin, la loi française n'est pas aussi favorable au navire rançonné. (*Voir* plus haut page 271, art. 44.)

Le second exemplaire du billet de rançon établit les droits du capteur et lui fournit le moyen de les faire valoir plus tard, *s'il n'est pas pris lui-même.*

Dans ce dernier cas, il perd avec son propre navire le *billet de rançon* qui devient la propriété de son capteur, lequel a droit d'exiger de l'armateur propriétaire du bâtiment qui a été rançonné, le paiement de la somme convenue pour la rançon.

Emérigon, dans son *Traité des assurances,* a émis une opinion contraire, *et qui nous semble fondée en justice*; il établit que le *billet de rançon* qui tombe entre les mains d'un corsaire de la nation du bâtiment rançonné, par la capture qu'il fait du bâtiment en possession du billet de rançon, *ne dôit pas profiter à ce corsaire,* attendu que le dit corsaire n'acquiert, par la capture qu'il a faite, autre chose que ce dont il peut se rendre maître, car on ne peut devenir propriétaire, *par le fait de guerre,* que des choses que l'on prend et que *l'on retient en réalité*: la capture des marchandises composant la cargaison, et du bâtiment, est exercée sur des objets réels, positifs, matériels; or, le billet de rançon constatant uniquement *un engagement pris,* dont la légalité peut être *contestée* devant les tribunaux, la capture qui en est faite par un tiers ne saurait avoir la valeur et les conséquences de *l'endossement* tracé sur une lettre de change.

Les rançons illégalement exigées sont rendues aux capitaines rançonnés, s'ils justifient de leur neutralité, même avec dommages-intérêts auxquels l'armateur du bâtiment corsaire qui a exercé la rançon, pourra être condamné.

Un bâtiment rançonné ne peut être rançonné une seconde fois, à moins qu'il ne soit rencontré hors de sa route et au delà du temps qui lui avait été accordé pour se rendre à sa destination. (*Voir* Livre II, chap. XIV.)

La loi française du 22 mai 1803 dit bien qu'un bâtiment ennemi qui a subi une rançon *ne peut être rançonné une seconde fois, sous peine de nullité de la seconde rançon et d'une amende*; mais elle ajoute, art. 44, que le bâtiment rançonné et rencontré par un second corsaire, pourra être pris et conduit soit dans les ports français, soit dans les ports alliés ou neutres.

Cette dernière disposition ne nous semble pas fondée en justice : si au lieu d'avoir été rançonné, le bâtiment ennemi eût été

conduit en lieu de sûreté par le premier capteur, le second corsaire n'aurait eu évidemment à exercer aucun acte d'hostilités à son égard : le billet de rançon cesse donc, par la disposition de la loi française, d'être un sauf-conduit ; or, selon nous, il ne devrait jamais perdre ce caractère.

D'après ce qui précède, on voit que le *billet de rançon* est *un contrat du droit maritime des nations.*

L'engagement contracté envers l'ennemi en pareille circonstance doit être exécuté ; le billet de rançon est donc une *lettre de change* tirée à l'ordre de celui qui a fait la prise, tout aussi obligatoire que tout autre traité commercial ; mais, nous le répétons, la capture qu'en fait un deuxième corsaire, avec les autres objets capturés, ne saurait, selon Emérigon, tenir lieu d'un endossement ; l'opinion d'Emérigon, dans l'espèce, est d'une grande autorité.

La loi française de 1803, déjà citée, renferme au sujet du billet de rançon tombé entre les mains *d'un second capteur* une disposition que nous croyons devoir reproduire.

Après avoir déterminé que le bâtiment rançonné et rencontré par un second corsaire *peut être pris et conduit dans un port,* l'arrêté continue comme il suit :

« Dans ce dernier cas, les obligations souscrites, lors de la rançon, cesseront d'être exigibles vis-à-vis de ceux qui devaient les remplir ; mais l'armateur du corsaire *capteur* en deviendra personnellement débiteur envers l'armateur du *premier corsaire,* si mieux il n'aime ensuite lui abandonner la prise. »

Les bâtiments rançonnés doivent fournir au capitaine du bâtiment armé qui les a rançonnés, des vivres en quantité suffisante pour la nourriture des *otages* jusqu'au port où ils devront être conduits.

Dans le cas de *prise,* après rançon, les otages que le bâtiment rançonné avait livrés, sont rédimés des charges attachées au titre d'otages et ne sont plus considérés que comme simples *prisonniers de guerre.* Cette circonstance ne peut se produire qu'avec l'application de la loi de 1803 qui autorise la capture d'un bâtiment rançonné ; mais lorsque le billet de rançon est considéré comme un *sauf-conduit* qui assure la liberté du bâtiment rançonné, il est évident que les otages doivent être rendus à la liberté lorsque les obligations résultant du billet de rançon ont été remplies.

§ 30.

De la recousse.

On nomme recousse (*jus recuperationis*) la reprise, faite sur l'ennemi, d'un navire capturé par lui; les conditions qui résultent pour le *recapteur*, du temps plus ou moins prolongé, que le bâtiment, *recous* par lui, a passé entre les mains du capteur ennemi, sont fort différentes : en principe, le bâtiment qui a été recous, après *vingt quatre heures* passées en la possession de l'ennemi, est adjugé par les tribunaux au *recapteur*. Divers traités publics ont établi toutefois quelques exceptions ; nous avons dit, au § 28, les conditions stipulées à cet égard par les actes diplomatiques, notamment par la convention de 1676 entre l'Espagne et les Provinces-Unies des Pays-Bas; nous prenons la liberté d'y renvoyer le lecteur, de même qu'au chapitre XVII du Livre II.

Lorsque le bâtiment *recous* n'est pas resté entre les mains de l'ennemi au delà du terme, passé lequel il perd sa nationalité, conformément aux réglements particuliers ou en vertu des traités publics, il n'est point adjugé en totalité au recapteur; mais l'armateur auquel il appartient doit au capitaine du corsaire *recapteur* une indemnité dont le chiffre varie selon que le bâtiment a été *recous* par un vaisseau de l'État ou par un corsaire.

Pour que la recousse puisse profiter au corsaire qui l'a effectuée, il est nécessaire que la prise du bâtiment recous ait été légitime, et que la recousse soit déclarée valable. Si le premier capteur avait agi contre les lois de la guerre; s'il s'était emparé illégalement d'un bâtiment, la détention de ce bâtiment, pendant vingt quatre heures, entre ses mains, ne suffirait pas pour légitimer une capture irrégulière, et dès lors le recapteur ne saurait acquérir des droits de propriété par le seul fait de la recousse. (*Voir* Livre II, chap. XVII.)

Si le bâtiment recous appartient à l'État; en d'autres termes, si un armateur-corsaire reprend des mains de l'ennemi un bâtiment, ou tout autre objet appartenant au souverain, *quelque soit le temps* que ce bâtiment ou cet objet ait été entre les mains de l'ennemi, la recousse ne profite pas au recapteur. La propriété du bâtiment ou de l'objet recous reste pleine et entière au souverain ou à l'État, lequel rembourse au corsaire toutes ses dépenses, et lui remet en outre une indemnité ou une récompense.

Les bâtiments recous sur les pirates sont rendus à leurs pro-

priétaires, quelque soit le temps qu'ils aient été en leur possession.

Dans le Livre II, chap. XVII, nous aurons à signaler le cas où un bâtiment capturé est repris par son propre équipage.

Nous avons fait connaître plus haut, § 20, l'opinion exprimée par Georges de Martens au sujet de la recousse; nous nous y associons entièrement.

§ 31.

De la prise maritime abandonnée par l'ennemi.

Il peut arriver qu'un corsaire, après s'être rendu maître d'un bâtiment de la nation momentanément ennemie du pays auquel lui-même appartient, se voye contraint, par des circonstances imprévues, mais majeures, d'abandonner la prise maritime qu'il a faite, après toutefois en avoir retiré l'équipage et les marchandises.

Ce bâtiment trouvé *en pleine mer* et conduit dans un port de la nation dont il porte le pavillon, ou dans un port neutre, par les soins d'un bâtiment neutre, doit être rendu à ses propriétaires ou aux *assureurs*, pourvu que la réclamation en soit faite, par eux ou par leurs fondés de pouvoirs, dans le délai d'un an et un jour; le temps réel ou présumé qu'il a dû passer entre les mains de l'ennemi n'est point, quelle qu'en soit la durée, un obstacle à la restitution.

Cette opinion exprimée par Azuni est d'ailleurs, celle d'Emérigon, jurisconsulte distingué et conseiller de l'amirauté de Marseille, où il est mort, en 1785, laissant un traité fort estimé sur les *assurances et les contrats à la grosse*. Les usages et principes sur le naufrage et le sauvetage (*voir* titre II, § 43), doivent donc être appliqués aux prises *abandonnées en pleine mer*, ou *que le mouvement des flots a portées sur la côte*.

La loi française du 22 mai 1803 s'exprime, sur cette circonstance, comme il suit :

Art. 35. « Si le navire, sans être recous, est abandonné par les ennemis, ou si, par tempête ou cas fortuit, il revient en la possession des Français avant qu'il ait été conduit dans un port ennemi, il sera rendu au propriétaire qui le réclamera dans l'an et jour, *quoiqu'il ait été plus de vingt quatre heures* entre les mains des ennemis. »

§ 32.

Des prisonniers de guerre. [1]

Les lois de la guerre aussi bien que celles de l'humanité défendent de tuer, de maltraiter ou de *réduire en esclavage,* les prisonniers de guerre.

L'ordonnance de marine de 1681, publié par ordre de Louis XIV, porte, art. XVIII, titre IX, Livre III :

« Faisons défense, à peine de la vie, à tous chefs, soldats et matelots, de couler à fond les vaisseaux pris et de descendre les prisonniers en des îles ou côtes éloignées pour céler la prise. »

L'article 64 de l'arrêté du 22 mai 1803 reproduit cette disposition.

Mais si l'on doit s'abstenir de tout mauvais traitement à l'égard des prisonniers de guerre ; bien plus, si l'on doit se conduire envers eux avec toute humanité ; on peut, du moins, prendre les mesures nécessaires pour les empêcher de nuire, ou de rejoindre l'ennemi.

S'ils s'évadent (et l'on peut comprendre d'ailleurs que le désir naturel de se voir en liberté puisse porter tout prisonnier à chercher les moyens de se soustraire à la captivité), ils sont dans le cas, s'ils sont repris, d'être traités comme *transfuges* ; ou comme parjures, s'ils avaient engagé leur parole dans le but d'être affranchis d'une surveillance trop grande ou trop minutieuse.

Le traité conclu le 11 juillet 1799, à Berlin, entre les États-Unis et la Prusse, traité renouvelé en 1828, renferme en ce qui concerne les prisonniers de guerre une clause qui mérite de servir de modèle à tous les États belligérants :

Art. XXIV. « Pour prévenir le dépérissement auquel seraient exposés les prisonniers de guerre, si on les transportait dans des pays éloignés, rigoureux, ou s'ils étaient accumulés dans les lieux fermés et malsains, les deux parties contractantes s'engagent, solennellement, devant l'univers, à ne prendre aucune mesure de ce genre. Aucune d'elles ne fera transporter les prisonniers de l'autre dans les Indes orientales, ou dans une autre contrée quelconque d'Asie ou d'Afrique ; mais elles les feront placer dans leurs possessions d'Europe ou d'Amérique et dans les lieux sains ; ils ne seront point mis aux fers ni enchainés, ni restreints dans l'usage de leurs membres. Les officiers pourront séjourner dans

[1] *Voir* Livre II, chap. XXVII, § 3.

un arrondissement convenable, *sur leur parole d'honneur*; ils recevront des logements commodes. La troupe sera répartie dans des cantonnements ouverts; elle aura suffisamment de place tant pour le bon air que pour le mouvement; et elle sera logée dans des casernes aussi spacieuses et aussi bonnes que celles affectées aux troupes mêmes de la partie au pouvoir de laquelle elle se trouvera. Les officiers recevront par jour de ladite partie, autant de rations, des mêmes articles et de la même qualité, qu'elle donne, soit en nature, soit par estimation, dans sa propre armée aux officiers du même rang; tous les autres recevront d'elle la même ration que les soldats qui sont à son service. Le montant en sera payé par l'autre partie à la fin de la guerre, lors de la liquidation des comptes respectifs relativement à l'entretien des prisonniers, les dits comptes ne pourront être amalgamés ni portés en déduction d'autres comptes; l'excédant qui restera à payer ne pourra être retenu à titre d'indemnité ou de représailles pour aucun autre article, ou pour une raison quelconque fondée ou prétendue telle. Il sera permis à chaque partie d'avoir, dans chaque cantonnement de prisonniers au pouvoir de l'autre, un commissaire nommé par elle. Ce commissaire pourra voir les prisonniers aussi souvent qu'il le jugera à propos; recevoir pour eux et leur distribuer les secours de toute espèce que leur enverront leurs amis, et rendre compte à ses commettants par des lettres *non cachetées*. Dans le cas où un officier manquerait à sa parole d'honneur, ou que tout autre prisonnier s'évaderait de l'arrondissement qui lui aura été préalablement désigné pour son cantonnement, cet officier seul, ou cet autre prisonnier sera privé du bienfait du présent article, par rapport à sa liberté *sous parole d'honneur*, et à son cantonnement. »

« Il est notifié que ni la raison *que la guerre annulle tous les traités*, ni aucun autre prétexte, ne pourront être considérés comme détruisant ou suspendant le présent et le précédent article (lequel concerne l'obligation, pour les vaisseaux de guerre de chacune des parties, de prendre sans leur protection les bâtiments de commerce de l'autre, aussi longtemps que ceux-ci suivent la même route que les premiers); mais qu'au contraire l'état de guerre est précisément celui pour lequel ces articles ont été arrêtés, et durant lequel ils devront être observés saintement, comme les articles les plus reconnus du droit naturel et public. »

Les prisonniers peuvent être renvoyés dans leur patrie, s'ils prennent l'engagement de ne pas servir pendant la durée de la guerre; ils peuvent également être mis en liberté sur rançon.

A la paix, les gouvernements se rendent, de part et d'autre, les prisonniers qu'ils ont faits pendant la durée des hostilités. [1])

Dans le Livre II, chap. XVII, §§ 2 et 3, il sera parlé des équipages prisonniers qui, par la force et la ruse, parviennent à s'emparer du bâtiment qu'ils montaient et qui était tombé entre les mains de l'ennemi.

L'art. 37 de la loi française du 22 mai 1803, permet aux capitaines qui sont dans le cas de relâcher dans les ports des Puissances neutres, d'y débarquer les prisonniers de guerre qu'ils auront faits, pourvu qu'ils en aient justifié la nécessité au consul, lequel doit remettre les dits prisonniers au consul de la nation à laquelle ils appartiennent, en échange d'un nombre égal de prisonniers français du même grade (§ 28).

Lorsqu'un bâtiment capturé par un corsaire étranger est conduit dans un port neutre, il arrive parfois que l'autorité locale exige que les hommes d'équipage *de la prise* soient mis en liberté. Le traité de 1801, entre la Russie et la Suède, en a fait l'objet d'une stipulation spéciale.

§ 33.

Du naufrage d'un bâtiment ennemi sur les côtes des belligérants.

Les navires appartenant à la nation ennemi qui sont jetés par la tempête sur les côtes des belligérants, sont confisqués ; ce droit, qu'on pourrait nommer *inhumain,* n'est pas contesté.

L'art. 14 du réglement français du 26 juillet 1778, le consacre même formellement (§ 38) ; il serait plus généreux que les gouvernements ne profitassent pas du malheur. (*Voir* Livre II, chap. XII, §§ 4, 8.)

Dans quelques circonstances, l'humanité et la générosité, ont prévalu sur la loi et en ont tempéré la rigueur.

[1]) A l'époque des négociations qui précédèrent le traité de paix signé à Amiens, le 25 mars 1802 (4 germinal an X), l'article concernant les prisonniers présenta quelque difficulté. « L'Angleterre », dit M. Thiers, dans son *Histoire du Consulat,* Livre XIII, « avait eu beaucoup plus de prisonniers français à nourir que la France de prison- « niers anglais, et elle réclamait le remboursement de la différence. La France ré- « pondait que le principe généralement reconnu était que chaque nation nourrit les « prisonniers qu'elle a faits ; que si on voulait le principe contraire, la France avait « à demander un remboursement pour les Russes, les Bavarois et autres soldats « aux gages de l'Angleterre, qu'elle avait pris et entretenus ; que les combattants « soldés par l'Angleterre devaient figurer au nombre des prisonniers qu'elle avait le « devoir d'entretenir. Du reste, ajoutait le plénipotentiaire français, c'était là une « pure question d'argent à vider par le moyen de commissaires liquidateurs. » — Par l'art. 11 du traité, il fut décidé que tous les prisonniers, faits de part et d'autre, seraient restitués *sans rançon,* et que chacune des parties contractantes solderait respectivement les avances qui auraient été faites par les autres parties pour la subsistance et l'entretien des prisonniers dans les pays où ils avaient été détenus.

§ 34.

De la relâche forcée ou volontaire dans un port ennemi.

Le bâtiment qui arrive dans un port ennemi, par *relâche forcée,* et pour échapper au naufrage, est confisqué ; il est également confisqué s'il se présente volontairement, dans l'ignorance où se trouve le capitaine de la rupture de la paix entre sa nation et celle à laquelle appartient le port dans lequel il est entré.

Ce procédé nous parait être tout aussi injuste et tout aussi peu généreux que celui qui consiste à confisquer les bâtiments naufragés. (*Voir* Livre II, chap. II, § 4 ; chap. XII, § 5, 6, 7, 11.)

§ 35.

Des pirates. [1])

Le pirate est celui qui parcourt les mers avec un navire armé, sans commission, ou sans patente ou *lettres de marque* d'aucun souverain ; la piraterie est donc un brigandage qui s'exerce sur mer, une guerre permanente faite à la société et au commerce maritime, par quelques hommes qu'aucune nation n'avoue pour ses citoyens ; la piraterie est en conséquence poursuivie par tous les gouvernements, et les hommes qui s'y livrent peuvent être punis de mort, *après jugement militaire,* par les commandants des vaisseaux de guerre qui s'en emparent ; ou mieux encore par les tribunaux établis dans le port où ils sont conduits. [2])

Si l'état de la mer oblige des bâtiments pirates, ou réputés tels, à entrer dans un port, il ne leur est pas permis d'y séjourner au delà du temps nécessaire, le plus strict, pour pouvoir reprendre la mer ; les prises qu'ils y ont conduites, ainsi que les

[1]) *Voir* titre II, § 58 ; titre III, § 28 ; et Livre II, chap. XVII, § 6 ; XXXI, § 11 ; XXXVII.

[2]) A l'occasion de la loi française du 10 avril 1825, sur la piraterie, M. P. Royer-Collard, professeur de droit des gens à la faculté de Paris, fait observer que les auteurs de cette loi ont été beaucoup trop loin en qualifiant les actes de traite et en assimilant certains cas à la piraterie. (*Voir* titre II de cet ouvrage, §§ 58, 59 et 64.) « Le propre du crime de piraterie », dit le savant professeur, « c'est qu'il « peut être poursuivi par toutes les nations, et que toutes les nations ont le droit « de faire juger les pirates par leurs tribunaux et conformément à leurs lois. Or, il « ne faut pas croire que les tribunaux français, *en temps de paix*, auraient le droit « de juger et de punir l'équipage d'un navire étranger qui, sans commettre aucun « acte d'hostilité ou de violence, aurait navigué, même armé, sans passeport régu- « lier, ou se serait trouvé porteur de commissions délivrées par plusieurs Puissances « ou États différentes ..... Il est nécessaire aussi de remarquer qu'un navire étranger « qui, *même hors l'état de guerre déclaré*, commettrait par ordre de son gouvernement « des actes d'hostilité contre les vaisseaux français, devrait être considéré comme « pirate. (*Voir* plus haut, titre II, § 51 — des lettres de représailles). Un pirate n'es « que celui qui fait *des hostilités pour son propre compte*, — depredendi causa ..... »

marchandises dont ils se sont rendus maîtres sur mer, leur sont enlevées pour être rendues à leurs propriétaires; car les prises maritimes, quelque temps qu'elles soient restées entre les mains des pirates, n'ont point perdu leur nationalité par le fait du temps, plus ou moins prolongé, qui s'est écoulé depuis la capture.

Les navires *recous* sur les pirates sont également restitués aux propriétaires, quel que soit le temps qu'ils aient été en leur possession; mais en pareil cas les armateurs propriétaires et les négociants auxquels appartiennent les effets composant le chargement, doivent abandonner au capitaine recapteur une certaine partie de la valeur du navire et de la marchandise, *pour frais de recousse* (§ 30); il n'importe donc nullement que la recousse ait été effectuée avant ou après vingt quatre heures, depuis que le navire a été capturé. (*Voir* Livre II, chap. XVII, § 6.)

Dans le cas de naufrage ou de l'échouement d'un bâtiment pirate, les habitants des côtes n'ont pas plus le droit de les piller, que tout autre bâtiment naufragé (*voir* titre II, § 43); le sauvetage est effectué par les soins des autorités locales, et les effets sauvés appartiennent à ceux que les lois du pays ont désignés.

Un grand nombre de traités stipulent que les pirates ne pourront pas être reçus dans les ports, et que toute protection contre eux sera accordée aux bâtiments de commerce des Puissances contractantes, par leurs vaisseaux de guerre respectifs.

Nous nous bornerons à signaler les plus récents:

1800, traité entre la France et les États-Unis; — 1806, les États-Unis et la Grande-Bretagne; — 1810, la Grande-Bretagne et le Portugal; — 1824, les Pays-Bas et la Grande-Bretagne; — 1825, les États-Unis et la république de Guatémala; — 1827, le Brésil et la Grande-Bretagne; — 1828, les États-Unis et la Prusse; — 1832, le Chili et les États-Unis; — 1835, l'Autriche et la Grèce; — 1836, la Grèce et la Suède; — 1837, Vénézuéla et les Villes anséatiques; — 1838, le Danemarck et Vénézuéla; — 1839, la Grèce et la Prusse; — les États-Unis et l'Equateur; — 1840, la Belgique et la Grèce; la Sardaigne et l'Uruguay; — 1843, la Grèce et les Pays-Bas; — la France et Vénézuéla; — 1844, la Grèce et les Villes anséatiques; — 1846, la Grèce et le Hanovre; — la France et la Nouvelle-Grenade.

Divers réglements particuliers et traités publics assimilent à la *piraterie*, au point de vue de la pénalité, certains faits spéciaux. (*Voir* titre II, §§ 59 et 64; titre III, §§ 21 et 28; Livre II, chap. XXXI.)

Sont réputés pirates et traités comme tels, les capitaines de navires armés, porteurs de commissions délivrées par deux ou plusieurs Puissances; ceux qui, sous un pavillon autre que celui de l'État dont ils ont reçu commission, se sont livrés à des actes d'hostilités; ceux qui, sans la permission de leur souverain, ont reçu des *lettres de marque* d'un prince étranger; les équipages qui, après s'être révoltés contre leurs officiers, s'emparent du bâtiment et commettent des déprédations contre les bâtiments de commerce, etc. etc. [1])

§ 36.

De la liberté de la pêche en temps de guerre.

En temps de guerre, la liberté de la pêche est respectée par les belligérants : les bateaux pêcheurs sont considérés comme neutres; ils ne sont soumis, en droit comme en principe, ni à la capture, ni à la confiscation.

Dans le Livre II, chap. XX, nous ferons connaître plusieurs faits et plusieurs décisions qui prouvent que *la liberté* et *la neutralité parfaites* des bâteaux pêcheurs ne sont point illusoires.

§ 37.

Du rétablissement de la paix; délai pendant lequel, selon la distance des lieux, les prises maritimes faites depuis la publication de la paix, sont encore considérées comme légitimes. [2])

Lorsque les nations belligérantes jugent à propos de mettre fin aux calamités de la guerre, et que leurs plénipotentiaires signent le traité de paix qui doit rétablir, entre elles, les relations diplomatiques et les échanges commerciaux, il n'est pas possible, surtout dans les guerres maritimes, que les hostilités cessent sur tous les points au moment même de la conclusion de la paix; les commandants des forces navales et les armateurs-corsaires qui sont à la mer ignorent nécessairement, pendant

[1]) L'arrêté du congrès des États-Unis, du 25 mai 1820, assimile au pirate quiconque sur la haute mer, ou dans quelque port, bassin ou golfe, ou dans quelque rivière où la mer fait sentir son flux et reflux, commet le crime de vol dans ou sur quelque vaisseau, équipage ou cargaison; et prononce la peine de mort; est également réputé pirate tout individu engagé dans quelque croisière ou entreprise de piraterie, qui prendra terre et commettra quelque vol. Tout individu qui se livre à la traite des noirs est, *dans plusieurs pays*, réputé pirate. (*Voir* titre II, §§ 58, 59 et 64; et Livre II, chap. XXXI.)

[2]) *Voir* Livre II, chap. XIX.

quelque temps encore, la proclamation qui a été faite de la paix ; ils continuent donc de livrer des combats et de capturer des bâtiments lorsque déjà les gouvernements dont ils soutiennent la querelle (les premiers pour la gloire et pour l'honneur de la patrie, les seconds pour *l'amour du gain*), se sont rapprochés et se sont promis une amitié sincère et durable ; or, du moment que le principe déplorable de la course est admis, — encouragé même ! les prises maritimes faites de *bonne foi* (pendant les premiers jours ou les premières semaines qui suivent la signature de la paix), par les corsaires commissionnés, ainsi que par les vaisseaux de guerre, ne sauraient être soustraites, sans injustice, aux capteurs (une fois admis le principe de la course et de la prise).

Toutefois, comme il est indispensable de mettre un terme aux déprédations maritimes et d'empêcher que les corsaires, feignant peut-être longtemps encore d'ignorer l'événement de la paix, ne continuent la course, il est d'usage, pour aller au devant de tout malentendu, et pour rendre sans utilité toute simulation, toute feinte de la part des corsaires, de stipuler dans les traités de paix un délai, plus ou moins prolongé *suivant la distance des lieux,* passé lequel (et alors même qu'elles eûssent été faites de bonne foi), les prises maritimes effectuées, de part et d'autre, sont déclarées nulles et sujettes à restitution (*voir* Livre II, chap. XIX) ; si, d'ailleurs, il peut être prouvé qu'une prise, faite dans la limite du délai fixé par le traité, a été effectuée *avec pleine et entière connaissance, de la part du capteur, de l'existence de la paix,* le bâtiment capturé est restitué à son propriétaire.

Dans cette circonstance d'une prise maritime faite depuis la conclusion de la paix, il y a donc à constater non seulement la légalité résultant du terme ou délai stipulé par le traité, mais aussi *la bonne foi* de la part du capteur.

Le traité de 1667, entre la France et l'Angleterre, déclare de *bonne prise* les bâtiments capturés *pendant les douze jours qui suivront la paix,* s'ils ont été pris dans les mers voisines ; pendant *six semaines,* dans les mers éloignées, jusqu'au Cap St.-Vincent ; pendant *dix semaines,* au delà du Cap, en deça de la ligne équinoxiale, et pendant *six mois,* au delà de la même ligne.

L'art. XVI du traité de paix signé le 27 mars 1802, à Amiens, entre la France, l'Espagne, la république Batave (ou Provinces-Unies des Pays-Bas), d'une part, et la Grande-Bretagne, d'autre part, est conçu comme il suit :

« Pour prévenir tous les sujets de plaintes et de contestations

qui pourraient naître à l'occasion des prises qui auraient été faites en mer *après la signature des articles préliminaires*, il est réciproquement convenu que les vaisseaux et effets qui pourraient avoir été pris dans la *Manche* et dans les mers du Nord, après l'espace de douze jours, *à compter de l'échange des ratifications* des articles préliminaires, seront de part et d'autre restitués ; que le terme sera d'un mois, depuis la Manche et les mers du Nord jusqu'aux îles Canaries inclusivement, soit dans l'Océan, soit dans la Méditerranée ; de deux mois, depuis les îles Canaries jusqu'à l'Équateur, et enfin de *cinq mois*, dans toutes les autres parties du monde, sans aucune exception, ni autre distinction plus particulière de temps et de lieu. »

Enfin, la convention préliminaire de paix signée à Paris, le 23 avril 1814, entre Monseigneur le comte d'Artois, lieutenant-général du royaume, agissant au nom de son auguste frère, le roi Louis XVIII, et chacune des Puissances alliées, a fixé dans les termes suivants le délai *pour la restitution des prises maritimes* faites après la signature de la dite convention :

Art. VI. « Pour prévenir tous les sujets de plaintes et de contestations qui pourraient naître à l'occasion des prises qui seraient faites en mer, après la signature de la présente convention, il est réciproquement convenu, que les vaisseaux et effets qui pourraient être pris dans la *Manche* et dans les mers du Nord, après l'espace de douze jours, *à compter de l'échange des ratifications du présent acte*, seront de part et d'autre restitués ; que le terme sera d'un mois, depuis la Manche et les mers du Nord, jusqu'aux îles Canaries ; de deux mois jusqu'à l'Équateur ; et enfin, *de cinq mois* dans toutes les autres parties du monde, sans aucune exception, ni autre distinction plus particulière de temps et de lieu. »

Si l'article 6 du traité de 1814 ne reproduit pas *textuellement* l'article 16 du traité de 1802, il reproduit exactement du moins les *mêmes délais* en raison des *mêmes distances* indiquées dans les deux traités.

La facilité avec laquelle les négociateurs introduisent dans les traités qu'ils sont chargés de signer (sans en varier les expressions ni en changer la portée), les clauses générales et habituelles qui se sont produites dans les traités publics antérieurs, peut sans doute, et doit même avoir en certaines circonstances un bon et utile résultat ; les mêmes stipulations en se reproduisant fréquemment et dans les mêmes termes, dans les traités publics, établissent avec le temps un principe de droit international, ou donnent la *consécration du droit* à un usage qui passe, de cette sorte, du

droit coutumier, ou du droit conventionnel international entre les nations signataires, dans le domaine du *droit public universel des peuples*, c'est-à-dire dans le domaine du droit des gens.

Quand le principe, consacré par la reproduction fréquente de la clause dont il est l'objet, est salutaire, équitable, rien de mieux, et l'on peut se persuader, alors, que le négociateur a craint, s'il ne reproduisait pas *textuellement* une clause, exprimant une *doctrine* admise, un *principe déjà consacré* par les traités antérieurs, d'apporter sans en avoir eu la pensée une modification fâcheuse *à la doctrine reçue*, au principe consacré, par suite de l'interprétation qui pourrait être donnée, plus tard, dans l'application du traité, aux expressions nouvelles substituées aux termes déjà consentis et adoptés.

Mais cette facilité du négociateur à adopter les mêmes clauses, exprimées en quelque sorte par les mêmes mots, peut aussi avoir son côté fâcheux quand, s'appuyant *trop exclusivement sur un traité antérieur* pour rédiger le nouveau document diplomatique qu'il s'agit de signer, le négociateur accepte et adopte, *sans aucune modification*, la rédaction de certaines clauses qui figurent dans les traités anciens ; c'est le reproche que nous adressons au rédacteur des traités de 1802 et de 1814 en ce qui concerne le *délai* pour la restitution des prises maritimes effectuées après la conclusion de la paix ; les termes d'un, deux et cinq mois indiqués au traité de 1814 auraient dû être moins longs de moitié.

Le traité de 1667 déclare de *bonne prise* tout bâtiment capturé au-delà de *la ligne équinoxiale pendant les six mois qui suivront la paix* ; les traités de 1802 et de 1814 ont, l'un et l'autre, stipulé que les bâtiments capturés dans toutes les parties du monde (autres que celles qui ont spécialement été désignées au traité), après l'espace de *cinq mois*, à partir de l'échange des ratifications, seront restitués ; or, ce délai de cinq mois que 1802 a fourni à 1814, bien que plus favorable aux navires inoffensifs de la marine commerciale, que le terme adopté en 1667, nous parait être exagéré cependant. Au reste, il n'est plus destiné à être reproduit, désormais, dans aucun traité nouveau : si, fatalement, de grandes Puissances maritimes se trouvent encore quelque jour en hostilités, comme on peut le craindre, quand viendra le moment d'y mettre fin, dans l'intérêt de l'humanité, du commerce et de l'industrie (trop facilement sacrifié souvent à l'amour propre et à l'orgueil d'un homme d'État, à la jalousie, à l'ambition, à la passion du moment), il n'est pas douteux que les négociateurs adopteront, pour établir la légitimité des prises maritimes effectuées

après la conclusion et la proclamation de la paix, des *délais infiniment plus courts* que ceux qu'on voit figurer dans les traités conclus jusqu'en 1814, car, au moyen de la navigation par la vapeur, peu de semaines suffiront, désormais, pour porter la nouvelle de la paix aux bâtiments naviguant dans les mers les plus éloignées : quelques *secondes* suffisant à la télégraphie électrique pour la transmission des nouvelles politiques à travers de vastes territoires, il est probable que les négociateurs ne perdront pas de vue cette circonstance pour fixer un délai fort court pour faire cesser les hostilités dans les mers de l'Europe.

§ 38.

Des réglements particuliers promulgués par divers États maritimes, concernant le commerce des neutres. [1])

Dans les §§ 9 et 10, sur *le commerce des neutres* et sur *l'immunité du pavillon,* nous avons indiqué quels sont les principes du *Droit maritime des nations,* principes formellement admis par toutes les Puissances chrétiennes, à l'exception de la seule Angleterre (laquelle cependant, par divers traités que nous avons signalés, a elle-même consacré quelquefois ces principes) : les intérêts de *la politique du moment* dirigent seuls, *sur ce point,* le cabinet de St.-James ; c'est ainsi qu'il lui est arrivé, selon les temps, de ne plus vouloir admettre ce qu'il avait, en d'autres circonstances, trouvé conforme à la justice et à l'équité d'accepter et de signer. [2])

Les principes sur *la neutralité,* en ce qui touche *les droits des neutres en temps de guerre,* la franchise, l'indépendance et l'immunité du pavillon des Puissances neutres, principes qui ont été consacrés par de nombreux traités et de nombreuses adhésions à ces traités, l'ont été également par des réglements particuliers promulgués par les États maritimes.

La France prit, sur ce point, l'initiative, en publiant, le 26 juillet 1778, un réglement formel et précis, que nous allons faire suivre.

Déjà, le 9 mai précédent, le congrès des États-Unis avait publié, non pas un réglement, mais une *déclaration* (que nous donnerons plus loin), sur *les égards dûs aux droits des Puissances neutres.*

Le gouvernement toscan fut le premier qui imita l'exemple donné par la France : son réglement, en date du 1er août 1778,

[1]) *Voir* §§ 9, 10, 14, 15, 16, 17, 19, 23, 26, 27, 28, 30.

[2]) *Voir* la deuxième section du § 10 ; par la déclaration collective du 29 mars 1854, la Grande-Bretagne a admis, pendant le cours de la guerre contre la Russie, l'immunité du pavillon neutre.

porte (d'une manière sommaire) qu'aucunes hostilités ne peuvent avoir lieu dans les ports toscans, et les mers adjacentes, dans la partie qui se trouve sous la portée du canon ; qu'il ne peut y être fait aucune prise, etc. ; ordre est enjoint d'ailleurs aux armateurs toscans de n'armer aucun bâtiment en course, et aux sujets toscans de ne servir sur les vaisseaux d'aucune nation en guerre ; il y aura libre commerce, dans le port de Livourne, d'armes, de poudre, et liberté d'équipement des prises qui auront été conduites dans les ports toscans, etc.

Le roi des Deux-Siciles publia, sous la date du 19 septembre 1778, un édit (qui fera suite à ces observations) sur *le commerce en temps de guerre* ; cet édit concerne beaucoup plus les sujets du roi des Deux-Siciles que les étrangers.

On peut faire la même observation en ce qui concerne les ordonnances rendues, le 18 septembre 1778, par le sénat de Hambourg, le 19 mars 1779, par le gouvernement romain (ordonnance qui permet d'ailleurs aux navires des nations belligérantes de réparer leurs avaries dans les ports de Saint-Siège) ; et, le 9 mars 1779, par le gouvernement suédois ; sous la date du 21 janvier 1804, le roi de Suède a rendu, *sur la neutralité*, une ordonnance dont la teneur mérite d'être reproduite : nous la donnerons plus loin.

Le 1er juillet 1779 et le 9 septembre de la même année, les républiques de Gènes et de Venise publièrent également un réglement relatif à la *neutralité* ; nous avons été dans le cas d'indiquer ces réglements au § 40 du titre II, en parlant des limites de la mer territoriale.

L'Espagne fit paraître, le 13 mars 1780, un réglement sur la navigation des neutres, dont nous donnerons le texte *in extenso*.

Enfin, l'impératrice Catherine de Russie, créatrice de *la première neutralité armée*, communiqua, sous la date du 28 février 1780, aux Puissances étrangères, sa déclaration sur le commerce des neutres, déclaration devenue célèbre parce qu'elle a reçu l'adhésion d'un grand nombre d'États, et qu'elle a été l'origine et la base de traités nombreux conclus pendant les années qui suivirent, ainsi que des conventions maritimes qui furent signées, en 1800, à l'époque de la *deuxième neutralité armée*. Le texte de la déclaration du 28 février 1780 a été inséré dans le § 9 du titre III ; la création de la *première neutralité armée* fait d'ailleurs l'objet du chap. VII, § 2 du Livre II ; nous prenons la liberté de renvoyer, également, nos lecteurs au chap. XXIII du Livre II, où sont exposés les événements qui précédèrent la *seconde neutralité armée*, en 1800.

Le gouvernement russe a, de plus, promulgué sur les armements en course, sous la date du 30 décembre 1787, un réglement dont nous avons fait connaître un extrait au § 40 du titre II, en parlant de la limite de la mer territoriale.

Voici la liste des édits, réglements et ordonnances que nous considérons comme les plus importants pour le droit maritime des nations.

France :	Réglement du 26 juillet 1778 ;
États-Unis :	Proclamation du 9 mai 1778, et acte du 4 novembre 1804 ;
Deux-Siciles :	Édit du 19 septembre 1778 ;
Espagne :	Ordonnance du 13 mars 1780 ;
Hollande :	Résolution du 24 avril 1780, et ordonnance du 26 janvier 1781.
Suède :	Ordonnance de 21 janvier 1804.

Pour ne point étendre, sans nécessité, la reproduction des documents qui consacrent les principes des États maritimes à l'égard de la navigation neutre, nous prions nos lecteurs de vouloir bien, en ce qui concerne la Russie, la Prusse, le Danemarck, le Portugal, l'Autriche, se reporter aux §§ 9 et 10 du titre III, de même qu'aux chapitres III, VII, XXII, XXIII et XXV du Livre II.

FRANCE.

NAVIGATION DES NEUTRES.

1778. 26 juillet. — RÉGLEMENT concernant la navigation des bâtiments neutres, en temps de guerre.

Le Roi s'étant fait représenter les anciens réglements concernant la navigation des vaisseaux neutres, pendant la guerre, Sa Majesté a jugé à propos d'en renouveler les dispositions, et d'y ajouter celles qui lui ont paru les plus capables de conserver les droits des Puissances neutres, et les intérêts de leurs sujets, sans néanmoins autoriser l'abus que l'on pourrait faire de leur pavillon ; et, en conséquence, Sa Majesté a ordonné et ordonne ce qui suit :

Art. 1er. Fait défenses, Sa Majesté, à tous armateurs, d'arrêter et de conduire dans les ports du Royaume, les navires des Puissances neutres, quand même ils sortiraient des ports ennemis, ou qu'ils y seraient destinés, à l'exception toutefois de ceux qui porteraient des secours à des places bloquées, investies ou assiégées. A l'égard des navires des États neutres, qui seraient chargés de marchandises de contrebande destinées à l'ennemi, ils pourront être arrêtés et lesdites marchandises seront saisies et confisquées ; mais les bâtiments et le surplus de leur cargaison seront relâchés, à moins que lesdites marchandises de contrebande ne composent les trois quarts de la valeur du chargement ;

auquel cas, les navires et la cargaison seront confisqués en entier. Se réservant au surplus, Sa Majesté, de révoquer la liberté portée au présent article, si les Puissances ennemies n'accordent pas le réciproque dans le délai de six mois, à compter du jour de la publication du présent réglement.

2. Les maîtres des bâtiments neutres, seront tenus de justifier sur mer de leur propriété neutre, par les passeports, connaissements, factures et autres pièces de bord; l'une desquelles au moins constatera la propriété neutre, ou en contiendra une énonciation précise : et quant aux chartes-parties et autres pièces qui ne seraient pas signées, veut Sa Majesté qu'elles soient regardées comme nulles et de nul effet.

3. Tous vaisseaux pris, de quelque nation qu'ils soient, neutres ou alliées, desquels il sera constaté qu'il y a eu des papiers jetés à la mer, ou autrement supprimés ou distraits, seront déclarés de bonne prise avec leurs cargaisons, sur la seule preuve des papiers jetés à la mer, et sans qu'il soit besoin d'examiner quels étaient ces papiers, par qui ils ont été jetés, et s'il en est resté suffisamment à bord pour justifier que le navire et son chargement appartiennent à des amis on alliés.

4. Un passeport ou congé ne pourra servir que pour un seul voyage, et sera réputé nul s'il est prouvé que le bâtiment pour lequel il aurait été expédié n'était, au moment de l'expédition, dans aucun des ports du Prince qui l'a accordé.

5. On n'aura aucun égard aux passeports des Puissances neutres, lorsque ceux qui les auront obtenus se trouveront y avoir contrevenu, ou lorsque les passeports exprimeront un nom de bâtiment différent de l'énonciation qui en sera faite dans les autres pièces de bord, à moins que les preuves du changement de nom, avec l'identité du bâtiment, ne fassent partie de ces mêmes pièces, et qu'elles aient été reçues par des officiers publics du lieu du départ, et enregistrées par-devant le principal officier public du lieu.

6. On n'aura pareillement égard aux passeports accordés par les Puissances neutres ou alliées, tant aux propriétaires, qu'aux maîtres des bâtiments, sujets des États ennemis de Sa Majesté, s'ils n'ont été naturalisés, ou s'ils n'ont transféré leur domicile dans les États desdites Puissances, trois mois avant le premier septembre de la présente année, et ne pourront lesdits propriétaires et maîtres de bâtiments, sujets des États ennemis, qui auront obtenu lesdites lettres de naturalité jouir de leur effet, si depuis qu'elles ont été obtenues, ils sont retournés dans les États ennemis de Sa Majesté, pour y continuer leur commerce.

7. Les bâtiments de fabrique ennemie, ou qui auront eu un propriétaire ennemi, ne pourront être réputés neutres ou alliés, s'il n'est trouvé à bord quelques pièces authentiques passées devant des officiers publics, qui puissent en assurer la date, et qui justifient que la vente ou cession en a été faite à quelqu'un des sujets des Puissances alliées ou neutres, avant le commencement des hostilités, et si ledit acte translatif de propriété de l'ennemi au sujet neutre ou allié, n'a été dûment enregistré par-devant le principal officier du lieu du départ, et signé du propriétaire ou du porteur de ses pouvoirs.

8. A l'égard des bâtiments de fabrique ennemie, qui auront été pris par les vaisseaux de Sa Majesté, ceux de ses alliés ou de ses sujets, pendant la guerre, et qui auront ensuite été vendus aux sujets des États alliés ou neutres, ils ne pourront être réputés de bonne prise, s'il se trouve à bord des actes en bonne forme, passés par devant les officiers publics à ce préposés, justificatifs, tant de la prise que de la vente ou adjudication qui en aurait été faite ensuite aux sujets desdits États alliés ou neutres, soit en France, soit dans les ports des États alliés ; faute desquelles pièces justificatives, tant de la prise que de la vente, lesdits bâtiments seront de bonne prise.

9. Seront de bonne prise tous bâtiments étrangers sur lesquels il y aura un subrécargue marchand, commis ou officier major d'un pays ennemi de Sa Majesté, ou dont l'équipage sera composé au-delà du tiers de matelots, sujets des États ennemis de Sa Majesté, ou qui n'auront pas à bord de rôle d'équipage arrêté par les officiers publics des lieux neutres, d'où les bâtiments seront partis.

10. N'entend Sa Majesté comprendre dans les dispositions du précédent article, les navires dont les capitaines ou les maîtres justifieront par actes trouvés à bord, qu'ils ont été obligés de prendre les officiers majors ou matelots dans les ports ou ils auront relâché, pour remplacer ceux du pays neutre qui seront morts dans le cours du voyage.

11. Veut Sa Majesté que, dans aucun cas, les pièces qui pourraient être rapportées après la prise des bâtiments, puissent faire aucune foi, ni être d'aucune utilité, tant aux propriétaires desdits bâtiments qu'à ceux des marchandises qui pourraient y avoir été chargées : Voulant Sa Majesté, qu'en toutes occasions l'on n'ait égard qu'aux seules pièces trouvées à bord.

12. Tous navires des Puissances neutres, sortis des ports du Royaume, qui n'auront à bord d'autres denrées, et marchandises, que celles qui y auront été chargées, et qui se trouveront munis de congés de l'Amiral de France, ne pourront être arrêtés par les armateurs français, ni ramenés par eux dans les ports du Royaume, sous quelque prétexte que ce puisse être.

13. En cas de contravention de la part des armateurs français, aux dispositions du présent réglement, il sera fait mainlevée des bâtiments et des marchandises qui composent leur chargement, autres toutefois que celles sujettes à confiscation, et lesdits armateurs seront condamnés en tels dommages et intérêts qu'il appartiendra.

14. Ordonne Sa Majesté, que les dispositions du présent réglement, auront lieu pour les navires qui auraient échoué sur les côtes dépendantes de ses possessions.

15. Veut au surplus, Sa Majesté, que les dispositions du titre des Prises de l'Ordonnance de la marine, du mois d'août 1681, soient exécutées selon leur forme et teneur, en tout ce à quoi il n'aura pas été dérogé par le présent réglement ; lequel sera lu, publié et enregistré dans tous les sièges des amirautés : Mande et ordonne Sa Majesté de tenir la main à son entière observation.

Fait à Versailles, le 26 juillet 1778. *Signé* : LOUIS.

Et plus bas : DE SARTINE.

ÉTATS-UNIS DE L'AMÉRIQUE SEPTENTRIONALE.

NAVIGATION DES NEUTRES.

1778. 9 mai. — PROCLAMATION du Congrès concernant la navigation neutre, en date du 9 mai 1778.

D'autant que le Congrès a reçu des informations et des plaintes, qu'il a été fait des violences par des vaisseaux armés américains à des nations neutres, en se saisissant des navires appartenant à leurs sujets et sous leur pavillon, et en prenant ceux de l'ennemi, tandis qu'ils se trouvaient sous la protection des côtes neutres, contre l'usage et la coutume des nations ; à l'effet que de tels actes de piraterie, que l'on ne saurait justifier, et qui déshonorent le caractère national de ces États, puissent à l'avenir être prévenus efficacement, ledit Congrès a jugé à propos d'ordonner, enjoindre et commander, et par la présente, ordonne, enjoint et commande à tous capitaines, commandants, et autres officiers et mariniers appartenant à aucuns vaisseaux armés américains, de se conduire strictement en toutes choses conformément à la teneur de leurs commissions et des instructions et résolutions du Congrès, particulièrement qu'ils aient *un égard sacré pour les droits des Puissances neutres, et pour l'usage et la coutume des nations civilisées,* et que, sous quelque prétexte que ce soit, ils n'entreprennent d'enlever ou saisir aucuns bâtiments ou vaisseaux appartenant aux sujets de Princes ou Puissances en alliance avec ces États-Unis, à moins qu'ils ne soient employés à porter des effets de contrebande ou des soldats à nos ennemis ; et en tel cas qu'ils se conforment aux stipulations contenues dans les Traités subsistant entre tels Princes ou Puissances et ces États ; et qu'ils ne prennent, ne saisissent, ou ne pillent aucuns bâtiments ou vaisseaux de nos ennemis se trouvant sous la protection de côtes, nations ou Princes neutres, sous peine d'en être punis ainsi qu'ils le méritent, comme aussi d'être obligés à donner satisfaction pour toute sorte de dommages et intérêts par voie de réparation, à quoi ils seront tenus en leurs personnes et biens. Et, en outre, ledit Congrès a résolu et déclare par la présente, qui contreviendra, de dessein prémédité, dans aucun des points ci-dessus marqués, si elle est prise en conséquence par quelque Puissance étrangère, ne sera point considérée comme ayant droit de réclamer la protection de ces États, mais qu'elle subira telle punition qui pourrait être infligée à tels délinquants suivant l'usage et la coutume des nations.

Fait en Congrès à York dans l'État de Pensylvanie, le 9 mai 1778.

Signé : HENRY LAURENS, Président.

Certifié : CHARLES THOMPSON, Secrétaire.

DEUX-SICILES.

1778. 19 septembre. — ÉDIT du Roi des Deux-Siciles, concernant le commerce et la navigation en temps de guerre.

FERDINAND, par la grâce de Dieu, Roi des Deux-Siciles, de Jérusalem, etc., Infant d'Espagne, Duc de Parme, de Plaisance, de Castro, etc., etc., Grand Prince héréditaire de Toscane, etc., etc., etc.

Notre intention étant d'observer la plus exacte neutralité dans les circonstances présentes de l'Europe, nous avons voulu, en manifestant notre disposition pacifique, donner aussi quelques règles pour prévenir toute sorte d'événement qui pourrait l'altérer ou troubler le commerce dans nos États : et tandis qu'en conséquence de cette déclaration, nous ne doutons pas que les Puissances qui sont en guerre useront envers nos ports, plages et mers adjacentes, de cette retenue et de ces égards, qui, par la coutume généralement reçue entre toutes les nations, se pratiquent en de semblables cas envers les Puissances neutres, en ne commettant aucun acte d'hostilité, de violence ou de supériorité, ni entre elles, ni contre les bâtiments d'un pavillon quelconque : en observant les règles usitées lors du départ des ports et plages neutres ; et en n'empêchant point la libre sortie et la libre entrée des bâtiments quelconques dans lesdits ports et plages neutres : nous voulons aussi de notre côté, et ordonnons que les suivantes instructions soient observées par nos sujets.

Art. 1er. Défendons expressément à tous nos sujets, de quelque rang qu'ils soient, de se faire enrôler et de servir de manière quelconque sur les bâtiments des nations en guerre : et cela, sous peine de prison et autres plus graves d'après notre arbitre, lors de leur retour dans nos États : ou de séquestre et de confiscation de leurs biens, ou d'exil perpétuel de nos États, s'ils refusaient de retourner. Toutefois, il sera permis à tous bâtiments de nation en guerre de renforcer leur équipage, pourvu que ce ne soit pas de nos sujets, mais d'étrangers qui se trouvent sur le passage, et qui s'engagent volontairement à servir ; de sorte qu'ils ne puissent point enlever de force les mariniers d'autres navires, fût-ce même de leur propre nation.

2. Défendons dans tous nos États de vendre, de construire ou d'armer pour compte des nations en guerre, aucun vaisseau, soit armateur, soit de guerre, sous peine de 2,000 ducats pour chaque transgression, dont la moitié sera assignée au fisc, et l'autre au dénonciateur public ou secret ; en outre, d'une grave peine corperelle qu'encourront irrémissiblement les transgresseurs, d'après d'arbitre du juge, selon les circonstances des cas qui surviendront, lesquelles peines même encourront aussi tous ceux qui prêteront secours, assistance ou faveur à de tels armements, étant informés de leur destination, bien qu'ils n'y aient point de part ou d'intérêt. Il reste cependant permis aux nations en guerre, de faire radouber leurs propres vaisseaux endommagés, et d'acheter ce qui leur sera nécessaire à cette fin.

3. Défendons à nos sujets ou à tous autres qui auraient obtenu la permission d'arborer notre pavillon royal (sous les peines exprimées dans l'article précédent), d'embarquer sous le nom de passagers, ou sous quelque autre forme et sous prétexte quelconque, des matelots ou soldats pour le service des nations en guerre. Et de même d'embarquer et de transporter des armes, de la poudre à canon et toutes munitions qui sont comprises sous le nom de contrebande à guerre, pour le compte et le service des nations belligérantes. Il sera cependant permis de charger et de transporter toute autre sorte de marchandises, quand ce

serait même des prises légitimement faites par ces nations et conduites dans nos ports, ou des provisions de bouche, pour le compte et à l'usage des nations en guerre.

4. Défendons à nos sujets de prendre part, ou intérêt quelconque, soit directement soit indirectement aux armements de guerre ou de course des nations en guerre, quand même ils auraient eu lieu hors de nos États, sous peine de 2,000 ducats pour chaque transgression et autres peines d'après notre arbitre. Permettons cependant que les nations en guerre puissent recommander, faire administrer ou vendre dans nos États les prises qu'elles ont faites en temps et lieux permis et qu'elles ont conduites dans nos ports.

5. Déclarons sujets aux peines comminées ci-dessus, et à d'autres plus graves, d'après les circonstances, toutes les personnes de quelque état, rang ou conditions qu'elles soient, qui auront contrevenu à la disposition du présent Édit, et voulons que la connaissance de semblables transgressions appartienne privativement à notre suprême magistrat du commerce de cette capitale, pour les transgressions qui seront commises dans notre Sicile Citérieure et dans nos États du Préside de Toscane; et quant aux transgressions qui seront commises dans notre Sicilie Ultérieure, nous voulons que la connaissance en appartienne privativement au magistrat suprême du commerce de Palerme, lesquels tribunaux devront décider sans appel de ces causes, après nous en avoir toujours préalablement informé par notre Secrétairerie d'État et des affaires étrangères.

Ordonnons de même que les susdits tribunaux seront privativement juges de toutes les disputes qui pourraient survenir au sujet de la qualité des effets et marchandises, de la légitimité des prises et de toutes autres affaires, qui, d'après l'usage généralement reçu et résultant des Traités conclus entre les diverses Puissances de l'Europe, pourraient survenir dans des cas semblables avec les Puissances neutres, et dont la connaissance appartiendrait à nos tribunaux.

Et afin que tout ceci parvienne à la connaissance d'un chacun, voulons et ordonnons que ces déclarations et instructions arrêtées par nous, et signées par notre premier Secrétaire d'État, soient publiées dans les lieux usités et ordinaires de cette capitale, et dans tous les ports et places maritimes de nos États.

Signé : FERDINAND.
Contresigné : Le Marquis DELLA SAMBUCA.

ESPAGNE.

1780. 13 mars. — ORDONNANCE du Roi d'Espagne sur la navigation des neutres, donnée au Pardo, le 13 mars 1780.

Art. 1er. Le Roi veut que les bâtiments portant pavillon ou bannière neutre, qui cherchent à passer le détroit, soit du côté de l'Océan ou de la Méditerranée, ne soient molestés ni empêchés dans leur navigation ou destination, pourvu qu'ils fassent toujours route en longeant la côte d'Afrique, et s'écartant de celle d'Europe pendant tout le temps de leur passage, depuis l'entrée jusqu'à la sortie ; à condition aussi que les pa-

piers, dont ils sont pourvus, et leur cargaison soient en bon ordre, et qu'ils ne fournissent point de motifs pour des soupçons fondés, soit par leur fuite ou leur résistance, soit par la variation de leur Cours, ou par d'autres indices, qui marqueraient une intelligence avec la place ou les vaisseaux ennemis.

2. Lorsque lesdits bâtiments portant pavillon neutre, seront chargés ou destinés pour des ports ou rades de la côte d'Espagne dans le détroit, comme sont Algesiras ou Tarifa, ils devront coisser leurs huniers et attendre quelque vaisseau espagnol, qui, s'approchant d'eux, les appellera d'un coup de canon ; et après qu'ils lui auront déclaré leur destination, il escortera un tel navire, ou prendra d'autres arrangements convenables, suivant que les circonstances le permettront, en l'instruisant de la manière d'arriver à sa destination sans risque ni soupçons, comme il a été dit ci-dessus ; instructions auxquelles ce bâtiment sera tenu de se conformer.

3. Si les vaisseaux espagnols qui croisent dans le détroit, à son embouchure ou à son débouquement, suivant leur état, les temps, les lieux, et les ordres dont ils sont munis, jugent convenable d'escorter les bâtiments neutres qui vont passer ce détroit, quoiqu'ils aient à diriger leur route de façon à longer la côte d'Afrique, lesdits bâtiments seront tenus de recevoir ce convoi sans s'y opposer ou s'en séparer, ni sans donner aucun motif de soupçon : mais comme ils pourraient arriver en grand nombre à-la-fois, ou à des heures différentes, de sorte qu'il serait préjudiciable de les détenir et difficile de les escorter chacun séparément, ils pourront conformément à l'art. 1er, prendre leur route le long de la côte d'Afrique et la suivre jusqu'à ce que quelqu'un des vaisseaux espagnols, qui croisent dans le détroit ou qui y sont en station, se présente pour les convoyer au-delà de la place ennemie, hors de sa vue et de ses parages, à laquelle fin ils s'arrêteront sur les appels, comme il a été dit, et ils se conformeront aux autres mesures de précaution qui seront prises, faisant exhibition de leurs papiers, et permettant sans difficulté ni résistance, tout ce qui est autorisé par les Traités et par l'usage général des nations pour s'assurer de la qualité d'un bâtiment, ainsi que de la légalité de ses papiers, de son chargement, et de sa destination.

4. Si des bâtiments, neutres en apparence, sortent des ports ou rades situés sur la côte d'Afrique dans le détroit, ils seront reconnus à leur entrée et à leur sortie ; et l'on procédera à leur égard suivant la nature de leurs cargaisons et les soupçons qu'il y aura qu'ils se portent au secours de Gibraltar, vu que tous les navires qui sont sortis de ces parages pour secourir ladite place, ont usé ou abusé à cette fin du pavillon neutre.

5. Toutes les fois que les navires portant pavillon neutre ne se conformeront point aux dispositions susmentionnées ou à aucune d'icelles dans leurs cas respectifs, ils seront arrêtés, conduits dans les ports, et déclarés de bonne prise avec tout ce qui appartient à leur armement et à leur cargaison, et cela par le fait seul qu'ils portent des provisions quelconques ou d'autres effets du genre de ceux qui sont mentionnés

dans l'article 15 de l'Ordonnance royale pour la course, en date du 1er juillet 1779, sans qu'il soit besoin d'autre justification : et, au cas qu'ils n'aient à bord aucun effet de ce genre, ils seront tenus de vérifier par les voies formelles de droit, le motif de leur contravention et de leur écart ; et il en sera rendu compte à Sa Majesté par la Secrétairerie d'État et des dépêches de la marine, pour qu'elle notifie les intentions de Sa Majesté à cet égard.

6. Si, outre une telle contravention, il se vérifie que quelque bâtiment, arborant pavillon neutre, entre dans la place, ou qu'il soit atteint faisant route pour s'y rendre, sans attendre la venue du navire espagnol, qui le suit et l'appelle à l'obéissance par un coup de canon, s'écartant de la côte d'Afrique ou du convoi, il sera traité à tous égards comme vaisseau ennemi, tant à son entrée qu'à sa sortie, conformément aux lois de la guerre : quelle que soit sa cargaison, il sera regardé comme de bonne prise, et son équipage comme véritable prisonnier de guerre ; vu que, dans ce cas, l'on ne peut que supposer que son pavillon et ses papiers sont faux et simulés, et que le bâtiment, sa cargaison, et son armement appartiennent à l'ennemi ou sont engagés à son service, quoique naviguant sous le déguisement et le prétexte d'un autre pavillon, d'autres papiers, et d'une autre nation.

7. Les navires portant pavillon neutre, qui auront été visités, ou reconnus par des vaisseaux du Roi ou des corsaires en d'autres mers ou sur d'autres côtes de l'Océan et de la Méditerranée, qui ne sont pas voisins du détroit de Gibraltar, ne seront pas détenus ni conduits dans les ports, sinon dans les cas permis par l'Ordonnance royale pour la course, en date du 1er juillet 1779 : il ne sera pas causé la moindre inquiétude ni vexation à leurs capitaines ou patrons ; et il ne leur sera rien pris ni ôté, de quelque peu de valeur que ce puisse être, sous les peines statuées par la même ordonnance, sauf à les étendre conformément à l'art. 19 d'icelle jusqu'à la peine de mort si le cas le requiert.

8. Si les navires, détenus par la marine royale ou les corsaires, jettent leurs papiers en mer, et que cela soit prouvé conformément au droit, ils seront par ce fait seul, déclarés de bonne prise ; et c'est ainsi qu'on doit entendre l'art. 16 et autres de l'Ordonnance royale pour la course, qui traitent de cette matière.

9. Lorsque l'on soupçonne les bâtiments détenus d'avoir à bord des effets appartenant aux ennemis, et que les capitaines ou patrons en feront la déclaration de bon gré, l'on transbordera lesdits effets et l'on en paiera le fret, sans détenir les navires ni interrompre leur navigation, si cela est possible, sans exposer les vaisseaux avec la remise d'effets qu'ils doivent faire : et le capitaine, qui déterminera cette remise, donnera un reçu des effets transbordés, exprimant l'état où ils étaient et le montant du fret jusqu'à l'endroit de leur destination, lequel sera réglé ainsi qu'il constera par les polices de chargement, et les engagements pour le transport desdits effets, afin que le payement en soit fait à leur arrivée au premier port, par le Ministre de la marine, qui en informera le département des affaires réservées, pour que ce paiement soit acquitté par les armateurs, au cas que la détention ait été faite par un

corsaire, ou, si elle a été faite par un vaisseau de guerre, de telle manière qu'il conviendra : et au cas qu'il soit nécessaire de conduire de tels bâtiments dans quelque port pour les décharger, l'estimation du fret s'étendra aux jours qui y seront employés, et qui seront absolument nécessaires pour que les bâtiments se remettent en mer pour continuer leur voyage : mais si les capitaines ou patrons cèdent ou nient la propriété ennemie, l'affaire sera mise en procès, s'instruira et sera jugée par les tribunaux de marine, sauf l'appel au Conseil de guerre ; et lesdits effets seront déclarés de bonne prise, conformément à ce qui se pratique dans les tribunaux anglais (bien entendu néanmoins, qu'il sera prouvé légalement qu'ils appartiennent à l'ennemi), dans lequel cas l'on ne bonifiera point le fret ni les retards, vu que les capitaines, par leur négative et leurs efforts pour cacher la propriété, seraient eux-mêmes la cause de leur détention.

10. Si dans ces cas, ou autres, des bâtiments amis ou neutres, ont été détenus et conduits en des ports différents de leur destination contre les règles ci-dessus, sans avoir donné un juste motif pour leur route, leurs papiers, leur résistance, leur suite suspecte, la qualité de leur cargaison, et autres raisons légitimes fondées sur les traités et la coutume générale des nations ; les corsaires, qui auront causé la détention, seront condamnés à bonifier le retardement, ainsi que toutes les pertes, préjudices, et frais, causés au bâtiment détenu, la condamnation ou l'absolution de laquelle indemnité se fera par les mêmes sentences que la déclaration de bonne ou de mauvaise prise. Les procédures se feront avec la plus grande brièveté, et dans les termes privilégiés et péremptoires, qu'exige la nature de pareilles causes. Les jugements tant absolutoires que condamnatoires, s'exécuteront sous caution, comme il a été statué en faveur de la course, sans préjudice de l'appel : et si les bâtiments, qui ont causé le préjudice appartiennent au Roi, les Conseils ou Juges de la marine, en rendront d'abord compte, en envoyant les pièces justificatives et leurs avis à la Secrétairerie, confiée à Votre Excellence, pour que Sa Majesté détermine l'indemnité et les autres mesures, convenables pour éviter ou réparer le dommage ; c'est de cette manière qu'il faut entendre l'art. 40 et suivant, de la dernière Ordonnance royale concernant la course.

11. Les ventes des prises et des effets qui s'y trouvent à bord, desquelles traitent les articles 37, 44 et autres, et l'Ordonnance royale, se feront non-seulement après en avoir fait préalablement les inventaires en présence des capitaines ou intéressés, ou de ceux qui auront à cet effet, de leur part, des pouvoirs légaux ; mais ils seront, auparavant, taxés formellement par des experts, qui vérifieront les raisons d'avarie et autres circonstances relatives au prix, son augmentation ou baisse, de façon qu'il conste en tout temps de la valeur, qui aura été supposée préalablement avant de procéder aux ventes, ainsi que de la fraude ou lésion qui pourrait en résulter.

12. L'intention de Sa Majesté étant d'ailleurs, que cette Déclaration royale s'observe comme partie de ses Ordonnances, et qu'elle s'imprime et se publie dans tous les ports et places maritimes ; Elle m'a chargé

dé la faire parvenir à Votre Excellence, pour communiquer ses ordres à cette fin, et avoir soin qu'elle s'observe en toutes ses parties, tandis que je la communiquerai à tous les Ambassadeurs et Ministres étrangers résidant en cette Cour, pour qu'ils puissent en avertir leurs nations respectives.

13. En attendant, Sa Majesté charge aussi Votre Excellence, d'enjoindre aux Conseils et Juges de la marine, qu'ils aient à accélérer avec la plus grande brièveté les procès actuellement pendants à l'égard des bâtiments détenus, suivant l'intention de cette Déclaration royale, qui, en substance, est conforme aux Déclarations expédiées antérieurement en différents temps.

Au Pardo, le 13 mars 1780.

Signé : Le Comte DE FLORIDA-BLANCA.

ROYAUME DES PAYS-BAS.

NAVIGATION DES NEUTRES.

1780. 24 avril. — EXTRAIT des Registres des résolutions de Leurs Hautes Puissances les États-Généraux des Provinces-Unies des Pays-Bas.

Ayant été délibéré par résomption sur le mémoire que le Prince de Gallizin, envoyé extraordinaire de Sa Majesté l'Impératrice de toutes les Russies, à présenté à l'Assemblée, le 3 du courant, et accompagné d'une déclaration faite par Sadite Majesté l'Impératrice, aux Cours d'Angleterre, de France et d'Espagne, au sujet de la liberté du commerce et de la navigation de ses sujets, et par lequel mémoire ce Ministre fait connaître à Leurs Hautes Puissances, les dispositions de Sa Souveraine, à protéger de concert avec les Puissances neutres, le commerce et la navigation de leurs sujets respectifs, le tout mentionné plus au long dans les actes du 3 susdit ; il a été trouvé bon et arrêté, qu'il sera répondu à M. le Prince de Gallizin sur sondit mémoire : que Leurs Hautes Puissances ont reçu avec beaucoup de satisfaction, la communication qu'il a plu à Sa Majesté Impériale de leur faire donner de ses vues, et de la déclaration qu'elle a fait faire aux Cours de Londres, de Versailles et de Madrid ; que Leurs Hautes Puissances envisagent cette communication comme une preuve éclatante des bonnes dispositions de Sa Majesté Impériale pour la République, et qu'elles se font un honneur et un devoir d'y répondre cordialement, et avec sincérité, que Leurs Hautes Puissances louent et considèrent comme un nouvel effet de la magnanimité, et de la justice reconnues de Sa Majesté Impériale aussi bien que le but qu'elle s'est proposée, que les moyens qu'elle a conçus pour maintenir pendant la guerre présente, la plus exacte neutralité entre les Puissances belligérantes, et pour assurer non-seulement l'honneur du pavillon russe, et la liberté du commerce et de la navigation de ses sujets, et de ne pas permettre qu'aucune des Puissances qui sont en guerre, y porte la moindre atteinte, mais aussi pour veiller pour les libertés et le repos de l'Europe, et établir et fixer sur ces fondements les plus solides de l'équité et du droit des gens, et des traités qui subsistent, un

système équitable pour la navigation et le commerce des Puissances neutres.

Que Leurs Hautes Puissances désirant entretenir ainsi que Sa Majesté Impériale une exacte neutralité durant la guerre présente, n'ont que trop expérimenté les dommages que souffrent la navigation et le commerce des Puissances neutres, par les idées vagues et arbitraires que se font les Puissances belligérantes du droit des neutres, selon qu'elles y sont portées par leur intérêt particulier, et les opérations de la guerre, et que c'est pour cette raison que Leurs Hautes Puissances jugent, ainsi que Sa Majesté Impériale, qu'il est de la dernière nécessité que ce droit soit établi sur des fondements solides, et maintenu de concert par les Puissances maritimes neutres ; que relativement à la détermination de ce droit, Leurs Hautes Puissances, se conformant entièrement aux cinq points contenus dans la déclaration faite par Sa Majesté Impériale aux Cours de Versailles, de Madrid et de Londres, et communiquée de sa part à Leurs Hautes Puissances le 3 avril, par M. le Prince de Gallizin, sont, à l'exemple de Sa Majesté Impériale, toutes prêtes à faire une déclaration semblable aux Puissances belligérantes. Leurs Hautes Puissances étant aussi très disposées à entrer avec cette Princesse et les autres Puissances maritimes neutres, en conférence sur les mesures par lesquelles, en observant une neutralité exacte entre les Puissances qui sont en guerre, la liberté de la navigation et du commerce puisse être maintenue à forces réunies, de la manière la plus efficace, tant pour l'avenir que pour le présent.

Et sera remis extrait de la présente résolution de Leurs Hautes Puissances par l'agent Van der Burch de Spieringshoeck, à M. le Prince de Gallizin ennoyé extraordinaire de Sa Majesté l'Impératrice de toutes les Russies, lequel sera prié d'en faire part à Sa Majesté Impériale, et de lui présenter cette réponse sous l'aspect le plus favorable, l'accompagnant de ses bons offices.

1781. 26 janvier. — ORDONNANCE de Leurs Hautes Puissances, les États-Généraux des Provinces-Unies des Pays-Bas.

Les États-Généraux des Provinces-Unies, à tous ceux qui ces présentes verront, ou entendront lire, salut ; savoir : faisons que le Roi de la Grande-Bretagne, ayant jugé à propos sans aucune raison valable d'attaquer hostilement cet État, nous nous voyons obligés de contribuer à tout ce qui peut tendre à notre défense, et d'user en même temps du droit qui nous est ordonné par la propre conduite dudit Roi pour agir réciproquement de la même manière qu'on agit envers nous ; et pour éviter tout préjudice de ce côté-là ; nous sommes obligés et tenus, selon qu'il est en notre pouvoir, et que cela se pourra faire conformément au droit des gens, sans préjudicier à nos alliés, amis et neutres, d'ôter et d'empêcher au susdit Roi, les occasions et les moyens nécessaires dont il pourrait se servir pour nuire de plus en plus à cet État, et aux bons habitants de ces Provinces.

C'est pourquoi nous avons trouvé bon et jugé nécessaire d'ordonner à tous ceux qui sont sous notre obéissance, et de leur défendre très

sévèrement, comme aussi d'informer amicalement, et d'avertir toutes les autres nations qui sont en alliance ou neutralité avec cet État, ainsi que nous ordonnons, défendons, et avertissons par ces présentes.

Art. 1er. Que dorénavant, personne ne s'avisera d'exporter de ces Provinces, sur d'autres vaisseaux que les leurs propres (ou ceux qu'ils auront loués des compagnies des Indes orientales et occidentales, ou autres vaisseaux permis, appartenant à des particuliers au service des colonies de cet État, ou de ses habitants, après en avoir obtenu la permission des collèges d'amirauté, sous caution de la triple valeur à vérifier à la satisfaction des collèges d'amirauté dans l'intervalle d'un certain temps, à proportion de la distance des places, et à déclarer à l'arrivée dans les lieux de la destination), quelques armes, munitions, et tout autre appareil de guerre, tout feu d'artifice, salpêtre, soufre, poudre à canon raffinée ou non raffinée, mèches, canons, pierriers, mortiers, affûts, affûts-marins, balles, bombes, carcasses, grenades, mousquets, mousquetons, fusils, pistolets, pétards, saucisses, casques, cuirasses, bandouillères, gibecières, sacs, piques, hallebardes, épées, baïonnettes, et toutes autres armes à feu, ou armes blanches, parmi lesquelles sont compris, canons, platines, et tout ce qu'on peut employer à les monter, chevaux, selles, fourreaux de pistolets, et tout ce qui peut servir à la monture des chevaux; mâts, verges et autres bois arrondis, poutres de chêne, et autres bois de constructions pour les vaisseaux, sciés ou non sciés, dont les sortes sont spécifiées et déclarées pour bois de construction par notre placard du 31 août 1747, comme aussi le canevas, chanvre, cordage, ficelle, câbles, de plus, ancres, fer, acier, menu fer et acier, toutes sortes de cuivre, métal, poix et goudron, comme aussi la farine, froment, avoine, fèves pour les chevaux et pour les pigeons, sous peine de confiscation des susdits objets qu'on entreprendrait d'exporter, et de la double valeur, en outre, à appliquer : un tiers pour le dénonciateur, un tiers pour l'officier qui fera l'accusation, et le tiers restant au profit de l'État.

2. Que de plus, aucun des habitants de ces Provinces, ne s'avisera d'exporter quelque chose de ce qui est mentionné ci-dessus, ou de faire sortir quelques vaisseaux hors de ces Provinces, ou autres pays, Royaumes, places ou villes, directement ou indirectement, vers quelques ports, îles, villes ou places de la Grande-Bretagne, tant en Europe que hors d'Europe, que personne aussi, quoique étranger, et n'étant point habitant de ces Provinces, ne se permettra l'exportation de ce qui est susdit hors de ces Provinces vers ces endroits, le tout respectivement sous peine de confiscation desdits effets, et en outre, d'être punis sans aucune connivence, comme ennemi de cet État.

3. Et vu, que suivant le devoir qui oblige tout légitime Souverain de défendre et préserver ses bons sujets et habitants, par tous les moyens possibles contre toute violence et molestie, nous ne pouvons et selon le droit commun, et ce qui se pratique chez tous les peuples, ne sommes pas obligés de souffrir, qu'il soit fourni audit Roi ou à ses sujets, par qui que ce soit, quelques effets de contrebande; nous voulons, par ces présentes, avertir, et sérieusement requérir et exhorter

tous nos alliés, amis et neutres, et généralement tous les peuples et nations, de ne point s'aviser jusqu'à notre nouvel avertissement, de transporter de quelques pays, Royaumes, ports, places ou villes de la Grande-Bretagne, ou autres sous la domination dudit Roi, tant en Europe que hors d'Europe, quelques effets de contrebande, connus pour tels dans les Traités, et pour autant que de tels Traités n'existent pas entre eux et nous, toutes munitions de guerre et armes, artillerie avec leurs feux d'artifice, et ce qui y appartient, pistolets, bombes, grenades, poudre à canon, mèches, balles, piques, épées, lances, hallebardes, casques, cuirasses, et telles autres armes, comme aussi des soldats, chevaux, équipages de chevaux, et tout autre instrument de guerre, puisque nous sommes intentionnés de tenir pour bonne prise, et de confisquer les susdites marchandises de contrebande qui seraient trouvées être chargées par contravention à notre présent avertissement et ordonnance pour les transporter vers ses endroits-là.

4. Ordonnons de plus, à tous nos habitants et sujets, avertissant, et exhortant tous nos alliés, amis et neutres, et généralement tous les peuples et nations, qui voulant naviguer vers quelques Royaumes, pays, villes ou places de cet État, situées à l'orient, l'occident, ou vers le nord, ou qui veulent venir de là vers ce côté-ci, de choisir et tenir la pleine mer, puisque nous entendons et déclarons par la présente, que tout vaisseau qui est sur les côtes d'Angleterre, ou autres pays, îles ou places qui sont sous la domination du Roi d'Angleterre, et tous ceux qui se trouvent sur les bas fonds et gués, lesquels par là ne seront pas hors de soupçon de méditer quelque chose contre notre ordonnance et avertissement, que quand ils sont chargés, soit en entier, ou en partie, avec quelques effets susdits de contrebande, ils seront saisis et amenés par les capitaines, et autres officiers de guerre, ainsi que par les armateurs de ces Provinces, pour être jugés par les conseillers de l'amirauté, de la manière que cela se trouve expliqué dans le 2e ou 3e art. ci-dessus, à moins que cesdits vaisseaux n'y fussent chassés ou venus par tempête ou autre grande nécessité, et que par les circonstances, cela fût ainsi interprété et jugé de cette manière par les susdits conseillers d'amirauté.

5. Que pour prévenir et empêcher toute fraude qu'on pourrait entreprendre contre la présente ordonnance et avertissement, nous ordonnons et commandons à tous les patrons de vaisseaux et négociants qui sont habitants de ces Provinces, ou ceux qui transportent leurs vaisseaux et effets hors de ce pays, avertissons, et exhortons de plus, les autres de quelle nation qu'ils soient, ou d'où ils viennent, de ne point charger ou faire charger dans leurs vaisseaux, des effets, denrées ou marchandises propres ; de les transporter ou faire transporter d'une autre manière, que sur d'égales lettres de mer, passeports convenables, lettres d'adresse, connaissements de fret, d'avis et de convoi ou autres documents semblables, comme cela est requis pour le chargement et transport en vertu des lois et placards des places, ou les effets, denrées et marchandises seront chargées, puisque nous tiendrons pour confiscables, et déclarons dès à présent pour bonne prise, tous les vais-

seaux qui navigueront avec plus de lettres de mer que d'un Souverain ou d'une Régence ; de même que les effets, denrées et marchandises qu'ils auront chargées ; dont on trouvera plus d'une lettre d'adresse, doubles lettres de fret, connaissements, ou autres documents, comme aussi les vaisseaux et effets qui ne seront pas munis convenablement des susdits documents requis.

6. Et afin que tout officier et commandant de vaisseaux de guerre, tant de l'État que de particuliers, qui seront équipés sur les commissions de Son Altesse le Prince d'Orange et de Nassau, en qualité d'Amiral-général de ces Provinces, soit assuré que les vaisseaux qu'il rencontrera en mer, chargés avec quelques effets susdits de contrebande, ne sont pas destinés vers les susdits ports, villes et places de la Grande-Bretagne, ou autres qui sont sous la domination du susdit Roi, il sera permis aux susdits capitaines d'accoster en mer, tous les vaisseaux contre lesquels il y aurait quelque soupçon et exiger leurs lettres de mer, passeports, lettres d'adresse, et connaissement, pour prouver à qui les vaisseaux appartiennent, où, et dans quelle place ils ont été chargés, en quoi consistent les cargaisons, et en quel lieu elles seront déchargées. Ce qui leur étant démontré, et ayant trouvé que les susdits vaisseaux n'ont point été destinés avec aucunes desdites marchandises de contrebande devers quelques ports ou places de la domination du Roi de la Grande-Bretagne, ils les laisseront passer librement ; mais si le contraire paraissait par les documents et autrement, ils ameneront en bonne sûreté de pareils vaisseaux avec leurs effets chargés, et prendront sous leur garde, tous les documents qui seront trouvés à bord de ces vaisseaux et qui leur auront été produits ; comme aussi de faire dresser par écrit dans les meilleurs formes, les déclarations que les patrons du navire et les autres équipages auront fait alors par rapport au dessein de leur voyage ; de même aussi, de la qualité du vaisseau et de sa cargaison, et les feront signer par le patron, pour être envoyés et remis ensemble avec les documents trouvés, le vaisseau et sa cargaison au conseiller de l'amirauté, d'où le conquérant sera sorti ; quant aux vaisseaux sous convoi, on devra ajouter foi aux déclarations des officiers des convois, que les navires sous leur conduite, n'ont point chargé des marchandises de contrebande, selon la pleine connaissance qu'ils en doivent avoir, et dès-lors, il ne sera point exigé de visite ultérieure.

7. Notre intention est aussi que toutes les peines statuées ci-dessus auront leur effet, et seront exécutées contre nos habitants transgresseurs, soit négociants, patrons ou autres, quels qu'ils puissent être, avec confiscations des vaisseaux et des effets chargés appartenant au possesseur, de manière qu'il est dit ci-dessus, ou s'ils ne sont pas apportés, ils seront condamnés à une amende pécuniaire équivalente au montant, chacun en son particulier, lors de leur arrivée dans ces Provinces. Ou bien si l'occasion se présente qu'on apprenne, et qu'il fût prouvé qu'ils eussent contrevenu en quelque point à notre présente Ordonnance et annonce ; cela sera considéré comme s'ils eussent été pris sur le fait, et amenés de la mer par les vaisseaux de guerre, ou bien saisis et découverts dans ce pays par d'autres officiers de l'État.

8. Et afin que par l'exécution de notre présente Ordonnance et avertissement, il ne soit donné aucun sujet légitime de plainte, à quelque Roi, République, Prince, Puissance ou Ville qui sont en alliance et union avec cet État, nous ordonnons et chargeons bien expressément par ces présentes, tous nos chefs et autres officiers de mer qui sont commis, tant des vaisseaux de guerre de l'État, que des vaisseaux armés par des particuliers sur des commissions de Son Altesse Royale de se régler ponctuellement sur les alliances et traités que nous avons faits et ferons encore avec d'autres Rois, Républiques, Princes, Puissances et Villes, concernant le transport des marchandises de contrebande. Ordonnons pour le même effet à notre Conseil à l'Amirauté, d'avertir particulièrement tous les capitaines de guerre, tant de l'État que des particuliers qui armeront sur des commissions de Son Altesse, d'interpréter convenablement le susdit article 3, et de leur remettre les extraits desdits traités avec ordre de se régler précisément en conséquence.

9. La connaissance de la transgression de cette Ordonnance appartiendra aux Conseillers de l'Amirauté dans les districts de laquelle les contraventions seront découvertes, ou bien d'où les capitaines qui feront les saisies en mer seront sortis.

10. En tant que les transgresseurs n'auraient point été saisis sur le fait, mais qu'ils sont accusés par la suite, la connaissance en appartiendra aux Conseillers de l'Amirauté, ou aux Juges ordinaires devant lesquels ils seront appelés en justice en première instance. Et afin que tous les officiers, et en général, tous ceux qui ont à cœur le bien-être de cet État, et qui sont ennemis de pareilles contraventions, veillent plus attentivement à ce que cette Ordonnance soit observé ponctuellement partout et d'un chacun, et que les contrevenants soient punis selon la rigueur de la présente pour servir d'exemple, les deniers qui proviendront par confiscation et autrement, seront appliqués comme le sont ordinairement par les placards des Provinces respectives de l'Union, toutes les peines amendes et profits, savoir : un tiers au dénonciateur, qu'il soit sous serment et emploi de l'État ou non, un tiers à l'officier qui fera l'accusation, et le tiers restant au profit de l'État.

11. Quant aux navires et effets qui seront saisis et amenés par quelques vaisseaux de guerre de cet État, ou par ceux qui naviguent avec commission, pour cause de contravention à la présente Ordonnance, et qui seront ensuite déclarés confiscables et de bonne prise, le partage s'en fera selon l'instruction, placards et Ordonnonces qui ont été publiés ci-devant, ou qui seront publiés dans la suite.

12. Et afin que tous les vaisseaux et effets, qui pour cause de contravention, seront saisis et amenés dans ces Provinces, soient livrés ès-mains desdits Conseillers, nous ordonnons bien expressément à ceux qui les saisiront d'ordonner, d'observer précisément, et de faire observer à ceux à qui il appartient, la teneur de notre placard du 1er décembre 1640, émané contre le pillage désordonné, et les prises de force, avec commination que les peines statuées par ce susdit placard, seront sévèrement exécutées, contre ceux qui auraient tenté quelque chose qui soit contraire à la susdite défense.

13. Pour prévenir que les dommages résultant de la confiscation des susdits vaisseaux et effets ne retombent qu'à la charge des contrevenants, et ne rejaillissent point par la voie des assurances, sur quelques habitants de ces Provinces ; comme aussi pour restreindre autant que possible la faculté de la navigation et du commerce anglais ; nous ordonnons très-expressément, non-seulement qu'aucun des habitants ne s'avise d'assurer ou de faire assurer directement ou indirectement dans ce pays ou ailleurs, quelques marchandises de contrebande, de quelque manière que ce soit, ni de donner ou recevoir des reversales pour éluder par là notre placard, soit directement ou indirectement, sous quelque prétexte que ce puisse être, sous peine de confiscations des sommes qui seront assurées par les assureurs, que la même prohibition aura lieu, et sortira son effet, tant à l'égard des assurances que des reversales, et les officiers qui seront convaincus d'avoir négligé cette partie de leur devoir, seront punis arbitrairement par la privation de leurs emplois, ou de telle autre peine, selon l'exigence du cas.

Et pour que personne ne puisse prétexter cause d'ignorance, les présentes seront proclamées, affichées et publiées de la manière accoutumée.

Fait et arrêté en notre assemblée à la Haye, le 26 janvier 1781.

Signé : W. v. Lynden.

Et plus bas, par ordonnance de Leurs Hautes Puissances.

Signé : Fagel.

SUÈDE.

ORDONNANCE donnée, le 21 janvier 1804, par le Roi de Suède Gustave-Adolphe sur la neutralité.

(Extrait des articles qui intéressent les étrangers.)

Art. VI. Les bâtiments suédois, en qualité des neutres, pourront naviguer librement vers les ports et sur les côtes des nations en guerre ; et toutes les marchandises à bord des vaisseaux neutres seront libres, à la réserve de la contrebande de guerre et des propriétés ennemies ; en conséquence il est défendu à tous nos sujets en général, sous la responsabilité la plus rigoureuse et des peines inévitables pour les contrevenants, de faire le commerce de contrebande avec les sujets de quelqu'une des Puissances belligérantes ; de même qu'il est défendu, sous pareilles responsabilité et peines, aux commandants des vaisseaux de guerre, comme aux capitaines des bâtiments marchands suédois qui sont destinés pour quelque port appartenant ou soumis à l'une ou l'autre des nations en guerre, de charger, avoir ou cacher à bord de la contrebande de guerre ; et pour éviter tout malentendu sur ce qui doit être proprement qualifié contrebande de cette nature, nous déclarons qu'on ne comprend sous cette dénomination que les marchandises suivantes, comme : canons, mortiers, armes à feu, pistolets, bombes, grenades, boulets de toute espèce, fusils, pierres à feu, mèches, poudre, salpêtre, soufre, cuirasses, piques, épées, ceinturons, gibernes, selles et brides ;

en exceptant toutefois la quantité de tous ces objets qui peuvent être nécessaires pour la défense du vaisseau et de l'équipage. Tous les autres articles quelconques non désignés ici, ne seront pas réputés munitions de guerre et navales, ni sujets à confiscation ; et, par conséquent, autant qu'ils ne pourront pas être considérés comme propriétés ennemies, ils passeront librement, sans que le vaisseau doive être exposé au moindre désagrément ; et ne seront pas réputés non plus propriétés ennemies les objets de commerce qui, apprêtés ou non, viennent des pays appartenant aux Puissances belligérantes, lorsque ces marchandises ont été achetées par des sujets suédois et sont transportées pour leur compte, lesquelles marchandises ne devant pas être exceptées de la franchise reconnu au pavillon suédois, comme neutre ; mais, dans le cas particulier où l'Angleterre est engagée en guerre, nos sujets exerçant la navigation sont tenus de se conformer à ce qui est réglé par la convention qui, en explication de l'article XI du traité de commerce conclu en 1661, entre la Suède et l'Angleterre, a été arrêtée entre nous et le roi de la Grande-Bretagne et d'Irlande, sous la date du 25 juillet 1803 et ratifiée le 25 août et le 23 septembre de la même année.

Art. VII. Il est défendu à tout sujet suédois d'armer des vaisseaux pour être employés en course contre quelqu'une des Puissances belligérantes, leurs sujets et biens : il lui est également défendu de prendre service à bord d'armateurs étrangers.

Art. IX. Lorsqu'un capitaine faisant voile sans escorte, est rencontré en pleine mer par quelque vaisseau de guerre ou armateur de l'une des nations en guerre qui vient le visiter, il ne doit ni se refuser, ni chercher à se soustraire à la visite.

Art. X. Le droit de visiter des bâtiments marchands suédois qui marchent sous convoi [1]), ne peut être exercé que par les vaisseaux de guerre des Puissances belligérantes, et ne doit point s'étendre aux corsaires qui, n'appartenant pas aux flottes desdites Puissances, sont armés par leurs sujets ; les capitaines marchands devant, par dessus tout, avoir grand soin de se ranger aux ordres et signaux du chef du convoi, et pour cet objet s'en éloigner le moins possible. Il faut, au reste, que les propriétaires des vaisseaux marchands destinés à partir sous convoi, afin de recevoir l'instruction qui, a cette fin, leur est communiquée pour la route, produisent leurs passeports, certificats ou lettres de mer au commandant du vaisseau d'escorte.

Art. XI. Aucun bâtiment marchand ne tentera de pénétrer dans un port bloqué, après avoir été formellement prévenu de l'état de ce port par l'officier qui commande le blocus ; et pour déterminer ce qui caractérise un port bloqué, on est convenu de n'accorder cette dénomination qu'à celui qui est tellement fermé par un certain nombre de vaisseaux de guerre ennemis stationnés et suffisamment proches, pour qu'on ne puisse y entrer sans un danger évident.

[1]) Cette disposition, cet abandon du principe du respect dû *au convoi* et à la parole de l'officier qui le commande, est une conséquence des traités de 1801. *Voir* § 19 du titre III.

Art. XIV. En conformité de ce que nous avons ordonné précédemment, on ne permettra à aucun armateur étranger d'entrer dans un port suédois et d'y introduire ses prises que dans le seul cas où il se trouverait évidemment en détresse. Il est également interdit à nos sujets d'acheter des armateurs étrangers, qui, par la raison ci-dessus énoncée, auraient été admis dans un port suédois, des prises ou des effets capturés, de quelque espèce que ce soit.

Nous devons faire ici une remarque essentielle :

La Suède qui, par ses traités de 1742, avec les Deux-Siciles, de 1780, avec la Russie, de 1781, avec la Hollande, de 1783 et 1785, avec les États-Unis, etc., a reconnu que *le pavillon couvre la marchandise*, se vit, en 1801, sous la pression des circonstances, entrainée à adhérer au traité que conclurent, à cette époque, la Russie et la Grande-Bretagne, et dont l'article III n'admet pas ce principe. (*Voir* Livre II, chap. XXV.) Il est évident que le réglement sur la neutralité, de l'année 1804, a été tracé en conséquence des engagements de 1801, et lorsque la Grande-Bretagne se trouvait, de nouveau, en hostilités contre la France, depuis le 18 mai 1803 ; agissant, en toutes circonstances, sous l'influence de la haine qu'il portait au premier consul, le général Bonaparte, et désireux de ne rien faire qui fût de nature à déplaire au cabinet de la Grande-Bretagne, le roi Gustave-Adolphe n'hésita pas, d'une part, à adopter la doctrine anglaise, en disant, article VI, que les marchandises, non contrebande de guerre, passeront librement *autant qu'elles ne pourront pas être considérées comme propriétés ennemies* ; d'autre part, article X, à consentir à la visite, par les *vaisseaux de guerre*, des bâtiments marchands *voyageant sous convoi.*

Mais par les traités que la Suède a conclus, depuis, en 1816 et 1827, avec les États-Unis, elle est revenue à ses anciens principes ; en renouvellant, par ces deux traités, les articles 2 à 25 du traité de 1783, la Suède a proclamé, de nouveau, *l'immunité du pavillon neutre et l'exemption de toute visite pour les bâtiments convoyés.* (*Voir* §§ 10 et 19.) [1])

Bien que l'acte suivant du congrès des États-Unis à été promulgué en vue de la guerre qui existait alors entre la France et la Grande-Bretagne, nous croyons devoir le reproduire.

[1]) *Voir* à la deuxième section du § 10, la déclaration faite en 1854, par le Danemarck et la Suède, à l'occasion de la guerre déclarée par la France et la Grande-Bretagne à la Russie.

ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE.

ACTE DU CONGRÈS pour le maintien de la neutralité, du 4 novembre 1794.

« Pour préserver l'autorité des lois d'insultes, qui pourraient compromettre la paix subsistante entre les États-Unis et les nations étrangères, le Président de l'Union sera autorisé à permettre ou défendre, selon son bon plaisir, l'entrée des ports et rades soumis à la juridiction des États-Unis, à tous vaisseaux armés appartenant à une nation étrangère quelconque. Il pourra les repousser et les éloigner desdits ports et rades, excepté dans le cas où la détresse, les dangers de la mer, la poursuite d'un ennemi, les obligeraient d'y chercher un refuge ; ou bien lorsqu'ils seraient chargés de dépêches ou d'une mission de leur gouvernement. Dans lesdits cas, aussi bien que dans les autres où le vaisseau sera admis, l'officier qui commandera le bâtiment en annoncera, de suite, l'arrivée au commandant du district ; il lui déduira les causes et l'objet de son arrivée ; il prendra, dans le port ou rade, la position que ledit commandant lui assignera, et se conformera, lui, son vaisseau et son équipage, à ce qu'il lui prescrira, concernant les précautions de santé, les secours demandés, le temps du séjour, l'époque du départ et les communications avec les habitants. S'il refuse de se soumettre à ces réglements, il lui sera enjoint de quitter les États-Unis.

« Si un vaisseau appartenant à une nation étrangère entre dans un port de la juridiction des États-Unis, et, sommé d'en répartir, refusait de se soumettre à cet ordre, le Président de l'Union sera autorisé à interdire, par une proclamation, tout commerce avec ce vaisseau et tous ceux de la même nation, leurs officiers et leurs équipages ; à défendre qu'on leur fournisse aucune espèce de secours ou d'assistance ; à enjoindre au commandant de ce district, ainsi qu'à ceux de tous les districts, de refuser à tout bâtiment de la même nation, la permission d'entrer dans aucun port des États-Unis et d'y décharger ses marchandises, aussi longtemps que ledit vaisseau refusera, au mépris de l'autorité publique, de sortir des ports de l'Union ; et les personnes qui, contrevenant à la prohibition, donneraient secours ou assistance à ce vaisseau, seront condamnés à payer une amende .....

« Si un officier d'un vaisseau armé, et commissionné par une Puissance étrangère, avait commis quelque délit punissable en vertu du présent acte, ou s'était permis en pleine mer, ou n'importe en quel lieu, une offense quelconque envers un bâtiment ou un citoyen des États-Unis, ou quelque vexation envers les vaisseaux de commerce se rendant aux États-Unis ou en faisant voile, le Président, sur les preuves suffisantes du fait, est autorisé à interdire, pour toujours, l'entrée des États de l'Union à cet officier. Et si le délinquant, malgré cette défense, est surpris dans les limites desdits États, il sera puni par une amende et l'emprisonnement, tant pour l'insulte qu'il aura faite, que pour sa contravention à la sentence portée contre lui, et transporté au-delà des mers dans un lieu désigné par la cour devant laquelle il aura été jugé. » [1])

[1]) Ce document est curieux : il devait être conservé. Il serait difficile, probablement, de rencontrer le pareil parmi les actes officiels d'une monarchie despotique :

Ce serait donner une étendue tout à fait inutile à ce paragraphe, que de vouloir y faire entrer quelques-unes des lois promulguées par les divers gouvernements sur les *prises* et les *reprises* maritimes : nous nous bornerons, en nous référant à l'arrêté du gouvernement français du 22 mai 1803, que nous avons reproduit dans un grand nombre de ses dispositions essentielles au § 28 (lequel fait connaître les doctrines et les usages généralement admis), à indiquer l'existence de diverses de ces lois qui, bien qu'ayant subi des modifications depuis leur promulgation, forment du moins la base de la législation sur la matière, dans les pays où elles sont été rendues.

États-Unis :	Loi du 10 avril 1776 ;
Grande-Bretagne :	Lois des 17e et 22e années du règne de Georges III, 1777 et 1782 ;
France :	Lois des 28 mars, 24 juin et 27 septembre 1778, et 8 novembre 1779 ; le Code des prises ; enfin, l'arrêté, encore en vigueur, du 22 mai 1803, qui résume et reproduit, en quelque sorte, les édits antérieurs ; nous en avons donné le texte au § 28 ;
Espagne :	Loi du 1er juillet 1779 ;
Portugal :	» » 30 août 1780 ;
Pays-Bas :	» » 12 et 13 janvier 1784 ;
Suède :	» » 8 juillet 1788 ; ce document qui plaçait *l'argent monnayé* parmi les marchandises de contrebande de guerre, fut sur ce point l'objet de vives réclamations ; le roi de Suède ordonna, en conséquence, la suppression de l'article.

Les traités publics ont d'ailleurs établi un droit conventionnel international en matière de prises et reprises (§§ 28, 30 et 35), de droit de recousse, et de restitution des prises maritimes dans certains cas.

l'arbitraire y est élevé à l'état de règlement. En effet, le Président de la république, investi du droit de permettre ou de défendre, *selon son bon plaisir,* l'entrée des ports et rades soumis à la juridiction des États-Unis, pourra par une proclamation, lorsqu'un bâtiment étranger aura refusé de se soumettre à certaines injonctions du commandant du district, interdire tout commerce, non pas uniquement à ce bâtiment, *mais à tous ceux de sa nation,* et leur faire refuser toute espèce de secours et d'assistance. *Tous* punis à l'occasion de la faute *d'un seul !* C'est porter jusqu'à sa dernière limite, il nous semble, *la rancune officielle !*

§ 39.

Ouvrages à consulter concernant le droit maritime des nations ; — Traités didactiques ; — Écrits divers ; — Publications sur les institutions consulaires.

Nous indiquerons dans ce paragraphe, qui termine le livre premier de l'ouvrage que nous plaçons sous les yeux du public, les auteurs qui ont traité les questions du droit maritime ; non pas tous, mais ceux dont l'opinion a eu le plus d'autorité et dont les écrits peuvent être consultés avec le plus d'utilité ; les pensées, les doctrines sont diverses, il est vrai ; mais la comparaison qu'on peut faire, en les rapprochant, des opinions d'hommes sérieux et de haute intelligence, les uns *pratiques* des affaires publiques, les autres écrivains spéculatifs, philosophes et moralistes, mais qui tous ont employé une partie de leur vie à méditer sur des sujets graves, comme tout ce qui concerne le droit des gens et les rapports entre les nations ; cette comparaison, disons-nous, doit devenir une source féconde d'enseignements.

Nous signalerons également à l'attention de nos lecteurs, divers écrits dont l'étude est de nature à les intéresser, en leur présentant des détails et des discussions concernant le droit maritime des nations ; et les publications les plus importantes qui ont été faites sur les institutions et sur les fonctions consulaires.

TRAITÉS DIDACTIQUES.

Albéric Gentili ou *Gentilis*, jurisconsulte italien, né en 1551, mort en 1611. Il était juge dans la ville d'Ascoli, lorsqu'il adopta la religion réformée, et fut nommé professeur de jurisprudence à l'université d'Oxford ; il devint l'avocat des Espagnols devant la *Cour des prises*.

On a de lui, sous le nom « *De advocatione hispanicae*, 1613 » une collection d'arrêts, qui peut être considérée comme le premier recueil de décisions et de jugements, qui ait été formé et publié.

Grotius (*Hugo*), ou *Hugues de Groot*, né à Delft en 1583, mort à Rostock en 1645. Il a été avocat fiscal général de la Hollande et de la Zélande en 1607, et, plus tard, membre des États-Généraux.

Il fut jeté en prison pour avoir pris, avec une grande chaleur, la défense de Barneveld, grand-pensionnaire de Hollande, conduit à l'échafaud en 1619, à l'âge de 72 ans! Il parvint à s'échapper et se réfugia en France où il reçut une pension du roi Louis XIII. La Suède le nomma ambassadeur à la cour de France.

Son immortel « *Traité du droit de la guerre et de la paix* », écrit en latin, a été traduit en français par Barbeyrac.

Son ouvrage « *Mare liberum* » parut en 1634.

Selden (*Jean*), né en 1584 et mort en 1654; publiciste anglais; il a été plusieurs fois membre du parlement britannique.

A l'époque de la dissolution du parlement de 1628, il fut jeté en prison; il n'en sortit qu'en 1634. Ce fut l'année suivante qu'il publia son ouvrage « *Mare clausum* », en réponse au « *Mare liberum* » de Grotius, et dans lequel il soutint le droit de *souveraineté* de l'Angleterre *sur toutes les mers qui l'entourent.*

Jenkins (*L.*), né en 1625, mort en 1684. Juge à la cour de l'amirauté en Angleterre; chargé de diverses missions diplomatiques, sous Charles II; il a laissé parmi ses œuvres et ses nombreux manuscrits, une riche collection de *consultations* savantes, relatives aux procédures en matière *de prises* et autres questions du droit maritime.

Puffendorff (*Samuel*), l'un des grands publicistes et historiens du 17e siècle, était né en 1632, à Chemnitz, dans le royaume de Saxe; il est mort à Berlin en 1694.

Ecrivain fécond et savant, Puffendorff a laissé un grand nombre d'ouvrages: celui qu'il a fait paraître en 1672, sous le titre « *De Jure naturae et gentium* », a été traduit en français par Barbeyrac; cette traduction a été publié en 1729.

Barbeyrac (*Jean*), né à Beziers le 15 mars 1674, et mort en 1729. Il quitta la France à l'époque de la révocation, au mois d'octobre 1685, de *l'Édit de Nantes.* Il fut successivement professeur des belles-lettres à Berlin, et professeur du droit public à Groningue.

Il a traduit en français le traité du *Droit de la guerre et de la paix,* de Grotius, et *le Droit de la nature et des gens,* de Puffendorff.

Bynkershoek, né en 1673 à Middelbourg, en Zélande, et mort en 1743. Il fut juge au tribunal d'appel suprême et président de la haute cour. Il a laissé plusieurs ouvrages de droit public et diplomatique.

Ce fut dans l'année 1702 qu'il publia son traité « *De dominio maris* ».

Ses ouvrages font connaître *les usages* et *les opinions* de son temps, avant la paix d'Utrecht, en 1713, concernant le droit maritime des nations.

Dans le livre « *De rebus bellicis* » de son ouvrage « *Quaestiones juris publici* », Bynkershoek a traité, avec une grande supériorité, l'importante matière des rapports entre les nations neutres et les nations belligérantes.

Heineccius, ou *Heinecke* (*Jean Gottlieb*), né à Eisenberg en 1681, mort en 1741 ; professeur de droit à l'université de Halle.

Il a publié un grand nombre d'écrits relatifs au droit public ; nous n'avons à indiquer ici, comme concourant au but de notre ouvrage, que son livre : « *De navibus ob vecturam vetitarum mercium commissis* ».

Mackintosh a dit, de nos jours, en parlant de Heineccius : « C'est le meilleur écrivain élémentaire que je connaisse sur quelque « sujet que ce soit. »

Valin (*Réné Josué*), né à la Rochelle, en 1695, et mort en 1765 ; avocat et procureur du roi et de l'amirauté.

Il a publié, en 1760, son laborieux et utile « *Commentaire sur l'ordonnance de marine de l'année 1681* » ; son « *Traité des prises* » a paru en 1763. — Pothier a également commenté la partie de l'ordonnance de 1681, qui concerne les *prises maritimes*, dans son « *Traité de la propriété* ».

Vattel, né en 1714 dans la principauté de Neuchatel, mort en 1767.

En 1746, il devint *conseiller de légation* et fut envoyé à Berne, en qualité de ministre plénipotentiaire, par le roi de Pologne, Auguste III, électeur de Saxe.

Il publia, en 1758, son ouvrage intitulé : « *Le Droit des gens ou principes de la loi naturelle appliqués à la conduite et aux affaires des nations et des souverains* ».

Les opinions exprimées par Vattel ont encore une grande autorité.

Abreu. Il existe deux publicistes de ce nom : *Antoine* qui a formé la collection de tous les traités des souverains de l'Espagne avec tous les États de l'Europe, en 12 volumes in-folio ; ce publiciste est mort en 1775 ;

Abreu (*Felix Jos.*), qui a publié un ouvrage fort estimé sur *les prises*, sous le titre de « *Traité juridico-politique concernant les prises* ». Cet ouvrage a paru en langue espagnole, à Cadix, dans l'année 1746 ; il a été traduit en français, en 1758, et réimprimé, en 1802, avec des annotations de Bonnemain.

Hubner (*Martin*), né en 1725, et mort en 1795, publiciste danois et professeur d'histoire à l'université de Copenhague; son souverain lui confia diverses missions diplomatiques.

Hubner a publié plusieurs ouvrages qui méritent d'être consultés, bien que les doctrines émises par l'auteur présentent, par fois, quelque contradiction.

Ses ouvrages les plus importants sont: « *Le politique danois ou l'ambition des Anglais démasquée par leurs pirateries* », 1756; cet ouvrage a été reproduit sous le titre: « *Esprit du gouvernement anglais* »; — « *Essai sur l'histoire du droit national* », 1757; — « *De la saisie des bâtiments neutres, ou du droit qu'ont les nations belligérantes d'arrêter les navires des peuples amis* », 2 volumes, 1759.

Mably (l'abbé *Gabriel Bennot de*), né à Grenoble en 1709, mort à Paris en 1785. Employé par le cardinal de Tencin, à la rédaction de mémoires historiques de négociations et traités qui ont eu lieu depuis la paix de Westphalie, en 1648, jusqu'au milieu du 18e siècle, il pût former une collection de notes intéressantes, au moyen desquelles il composa son ouvrage du « *Droit public de l'Europe fondé sur les traités* », publié en 1784.

Moser (*Jean Jacques*), né à Stuttgard, en 1701, mort en 1785.

Il fonda à Hanau, en 1749, une *académie* pour l'instruction des jeunes nobles qui se destinaient à la carrière de la diplomatie ou de l'administration publique. Accusé de s'être fait le rédacteur d'un mémoire très-énergique, que les États du pays présentèrent au souverain, Moser fut mis en prison, en 1759; il y resta cinq ans avant que son innocence eût été reconnue; il reçut une pension en sortant de prison. Moser fut un écrivain fécond, savant et laborieux, de la science du droit des gens.

Au nombre de ses ouvrages les plus remarquables, nous devons surtout mentionner son « *Essai sur le droit des gens moderne de l'Europe: Versuch des neuesten europäischen Völkerrechts* », 10 volumes, de 1777 à 1780.

Moser soutient que *les principes abstraits de la justice* sont, en général, peu respectés par les souverains et par la politique. Aussi considère-t-il des *traités publics* et *l'usage* comme les deux bases essentielles du droit effectivement, réellement observé entre les nations. Selon lui (or, le plus grand nombre des esprits sérieux qui, depuis 50 ans, ont traité ces matières, ont conçu la même opinion); selon lui, les traités publics forment la loi non seulement entre les parties contractantes, mais *une succession de*

traités reproduisant les mêmes doctrines, les mêmes stipulations, contribue à former graduellement une règle générale.

Nous pensons de la même manière, en ce qui concerne notamment *l'immunité du pavillon* : un assez grand nombre de traités se sont succédé, qui ont stipulé en faveur du principe, pour qu'on doive partout regarder le principe de la franchise du pavillon (« *le pavillon couvre la marchandise* »), comme acquis désormais et définitivement au droit maritime des nations.

L'abbé Galliani a publié à Naples, en 1782, un traité sur les devoirs des souverains belligérants et neutres, les uns envers les autres : « *Dei doveri dei Principi neutrali verso i principi guerreggianti e di questi verso i neutrali* ».

Lampredi a publié, à Florence, en 1788, un traité sur le même sujet : « *Commercio dei popoli neutrali in tempo di guerra* » ; cet ouvrage a été traduit en français, en 1802, par M. Peuchet, qui y a joint des notes et des documents.

Lampredi avait déjà publié, de 1776 à 1778, à Livourne, un ouvrage dans lequel il avait traité les questions des droits des belligérants et des neutres : « *Juris publici universali, sive juris naturae et gentium theoremata* ».

Madison a publié, en 1806, un ouvrage sous le titre de : « *Examination of the British doctrine which subjects to capture a neutral-trade not open in time of peace.* »

Gérard de Rayneval (*Joseph Mathias*), né en 1736, mort en 1812. Longtemps directeur de la politique au département des affaires étrangères, il fut accrédité en qualité de ministre plénipotentiaire auprès du roi de la Grande-Bretagne, après la paix de 1783 ; il fut le négociateur du traité de commerce de 1786.

Les ouvrages les plus importants de cet homme d'État sont : « *De la liberté des mers* », traité complet sur les droits des neutres et des belligérants, 2 volumes, 1811 ; — « *Institutions du droit de la nature et des gens* », dont une nouvelle édition a été publiée en 1832, par les soins du fils de l'auteur, le comte *Max de Rayneval*, cet éminent diplomate, mort à Madrid où il remplissait les fonctions d'ambassadeur de France.

Azuni (*Dominique Antoine*), sénateur et juge au *tribunal du consulat et de la mer*, à Nice, a fait paraître plusieurs ouvrages qui intéressent le droit maritime : « *Le système universel des principes du droit maritime de l'Europe* », publié en 1795, et traduit en français, en 1797, par Digeon, sous les yeux de l'auteur ; —

« *Le dictionnaire universel de la jurisprudence mercantile* », en cinq volumes, qui ont été publiés dans les années 1786 à 1796.

Martens (*Georges Frédéric de*), professeur à l'université de Gottingue, et depuis, ministre de Hanovre à la diète germanique, fonctions qu'il remplissait à l'époque de sa mort, survenue en 1822.

Parmi les nombreux ouvrages de ce publiciste, le titre de plusieurs d'entre eux doit trouver place ici : « *Précis du droit des gens moderne de l'Europe fondé sur les traités et sur l'usage* », dont la troisième édition, publiée en français, a paru dans l'année 1821, sous la direction et la surveillance de son savant auteur ; — « *Lois et ordonnances des diverses Puissances européennes concernant le commerce, la navigation et les assurances, depuis la moitié du 17e siècle* » ; ce recueil a été publié en 1802 ; il ne renferme pas, par conséquent, diverses lois que nous avons indiquées dans le § 38 ; — « *Essai concernant les armateurs, les prises et surtout les reprises d'après les lois, les traités et les usages des Puissances maritimes de l'Europe* », Gottingue, 1795, in-8°.

Kluber (*Jean Louis*). Ce publiciste allemand a fait paraître, en 1819, en langue française, un ouvrage qui a reçu une place distinguée parmi les écrits publiés sur les matières du droit des gens, au commencement du siècle ; cet ouvrage a paru sous le titre suivant : « *Droit des gens moderne de l'Europe* ».

Wheaton (*Henry*), publiciste américain, a été ministre des États-Unis de l'Amérique septentrionale près les cours de Prusse et de Copenhague.

Au nombre des ouvrages qu'il a fait imprimer, nous citerons surtout : En langue anglaise : « *Elements of international law ; a digest of the law of maritime capture and prizes* », 1 vol., 1815 ; « *Enquiry of the Right of search* », London, 1842, in-8° ; — en langue française : « *Histoire des progrès du droit des gens en Europe et en Amérique, depuis la paix de Westphalie jusqu'à nos jours* », 1841. La deuxième édition de cet ouvrage, remarquable par la clarté du style, le talent d'exposition des faits, et l'enchaînement des observations, a paru en 1846, à Leipzig ; et une troisième édition en 1853.

Hautefeuille (*L.-B.*), avocat à la cour de cassation à Paris, a publié, au commencement de l'année 1850, en quatre volumes, un ouvrage qui intéresse au plus haut degré le droit maritime des nations, sous le titre : « *Des droits et devoirs des neutres en temps de guerre maritime.* » Paris, 1848-1850, 4 vol. in-8°.

PUBLICATIONS DIVERSES.

ARNOULT : Système maritime et politique des Européens pendant le 18e siècle, fondé sur leurs traités de paix, de commerce et de navigation. 1797.

REEVES (*John*) : History of the law of shipping and navigation. 1807.

SILVA (*Joseph de*) : Principios do directo mercantil e leys de marinha. 1806 à 1812.

JOUFFROY : Le droit des gens maritime universel, ou essai d'un système général des obligations réciproques de toutes les Puissances relativement à la navigation et au commerce. 1806.

BOUCHAUD : Théorie des traités de commerce entre les nations. 1777.

BRUYÈRE (*La Reynie le*) : Manuel des commissaires des relations commerciales, des négociants maritimes, et des armateurs en course. 1808.

HORNE (*Thomas Hartwel*) : A compendium of the court of admiralty relative the ships of war, privateers, prizes, recaptures and prize-money, with notes and precedents. 1803.

WARD (*Robert*) : Treatises on the rights and duties of belligerents and neutral nations in maritime affaires, in which the principles of armed neutralities and opinions of Hubner and Schlegel are fully discuted. 1801.

REDDIE (*James*) : Researches in maritim international Law. 1845. 2 vol.

SCHMIDT : Versuch einer Darstellung des dänischen Neutralitätssystems während des letzten Seekriegs, mit authentischen Belegen und Aktenstücken. 1802.

JACOBSEN (*F. J.*) : Seerecht des Kriegs und des Friedens in Bezug auf die Kauffahrteischiffahrt. Altona, 1815.

JACOBSEN (*F. J.*) : Handbuch über das praktische Seerecht der Engländer und Franzosen. Hamburg, 1804. 2 vol.

PARDESSUS : Collection des lois maritimes antérieures au 18e siècle. 2 vol. 1828. (*Voir* Livre I, titre I, §§ 3, 4, 5.) — Cours de droit commercial. 4 vol. 1816.

EMERIGON : Traité sur les assurances et les contrats à la grosse. 1784.

POTHIER : Traité de la propriété ; dans cet ouvrage, le célèbre jurisconsulte a commenté l'ordonnance de marine de 1681, en ce qui concerne les prises maritimes. Pothier est mort en 1772. Une nouvelle édition de ses œuvres a été publié, en 1826, par MM. Rogron et Firbach.

Art. XIV. En conformité de ce que nous avons ordonné précédemment, on ne permettra à aucun armateur étranger d'entrer dans un port suédois et d'y introduire ses prises que dans le seul cas où il se trouverait évidemment en détresse. Il est également interdit à nos sujets d'acheter des armateurs étrangers, qui, par la raison ci-dessus énoncée, auraient été admis dans un port suédois, des prises ou des effets capturés, de quelque espèce que ce soit.

Nous devons faire ici une remarque essentielle :

La Suède qui, par ses traités de 1742, avec les Deux-Siciles, de 1780, avec la Russie, de 1781, avec la Hollande, de 1783 et 1785, avec les États-Unis, etc., a reconnu que *le pavillon couvre la marchandise*, se vit, en 1801, sous la pression des circonstances, entrainée à adhérer au traité que conclurent, à cette époque, la Russie et la Grande-Bretagne, et dont l'article III n'admet pas ce principe. (*Voir* Livre II, chap. XXV.) Il est évident que le réglement sur la neutralité, de l'année 1804, a été tracé en conséquence des engagements de 1801, et lorsque la Grande-Bretagne se trouvait, de nouveau, en hostilités contre la France, depuis le 18 mai 1803 ; agissant, en toutes circonstances, sous l'influence de la haine qu'il portait au premier consul, le général Bonaparte, et désireux de ne rien faire qui fût de nature à déplaire au cabinet de la Grande-Bretagne, le roi Gustave-Adolphe n'hésita pas, d'une part, à adopter la doctrine anglaise, en disant, article VI, que les marchandises, non contrebande de guerre, passeront librement *autant qu'elles ne pourront pas être considérées comme propriétés ennemies* ; d'autre part, article X, à consentir à la visite, par les *vaisseaux de guerre*, des bâtiments marchands *voyageant sous convoi.*

Mais par les traités que la Suède a conclus, depuis, en 1816 et 1827, avec les États-Unis, elle est revenue à ses anciens principes ; en renouvellant, par ces deux traités, les articles 2 à 25 du traité de 1783, la Suède a proclamé, de nouveau, *l'immunité du pavillon neutre et l'exemption de toute visite pour les bâtiments convoyés.* (*Voir* §§ 10 et 19.) [1])

Bien que l'acte suivant du congrès des États-Unis à été promulgué en vue de la guerre qui existait alors entre la France et la Grande-Bretagne, nous croyons devoir le reproduire.

[1]) *Voir* à la deuxième section du § 10, la déclaration faite en 1854, par le Danemarck et la Suède, a l'occasion de la guerre déclarée par la France et la Grande-Bretagne à la Russie.

ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE.

ACTE DU CONGRÈS pour le maintien de la neutralité, du 4 novembre 1804.

« Pour préserver l'autorité des lois d'insultes, qui pourraient compromettre la paix subsistante entre les États-Unis et les nations étrangères, le Président de l'Union sera autorisé à permettre ou défendre, selon son bon plaisir, l'entrée des ports et rades soumis à la juridiction des États-Unis, à tous vaisseaux armés appartenant à une nation étrangère quelconque. Il pourra les repousser et les éloigner desdits ports et rades, excepté dans le cas où la détresse, les dangers de la mer, la poursuite d'un ennemi, les obligeraient d'y chercher un refuge ; ou bien lorsqu'ils seraient chargés de dépêches ou d'une mission de leur gouvernement. Dans lesdits cas, aussi bien que dans les autres où le vaisseau sera admis, l'officier qui commandera le bâtiment en annoncera, de suite, l'arrivée au commandant du district ; il lui déduira les causes et l'objet de son arrivée ; il prendra, dans le port ou rade, la position que ledit commandant lui assignera, et se conformera, lui, son vaisseau et son équipage, à ce qu'il lui prescrira, concernant les précautions de santé, les secours demandés, le temps du séjour, l'époque du départ et les communications avec les habitants. S'il refuse de se soumettre à ces réglements, il lui sera enjoint de quitter les États-Unis.

« Si un vaisseau appartenant à une nation étrangère entre dans un port de la juridiction des États-Unis, et, sommé d'en répartir, refusait de se soumettre à cet ordre, le Président de l'Union sera autorisé à interdire, par une proclamation, tout commerce avec ce vaisseau et tous ceux de la même nation, leurs officiers et leurs équipages ; à défendre qu'on leur fournisse aucune espèce de secours ou d'assistance ; à enjoindre au commandant de ce district, ainsi qu'à ceux de tous les districts, de refuser à tout bâtiment de la même nation, la permission d'entrer dans aucun port des États-Unis et d'y décharger ses marchandises, aussi longtemps que ledit vaisseau refusera, au mépris de l'autorité publique, de sortir des ports de l'Union ; et les personnes qui, contrevenant à la prohibition, donneraient secours ou assistance à ce vaisseau, seront condamnés à payer une amende .....

« Si un officier d'un vaisseau armé, et commissionné par une Puissance étrangère, avait commis quelque délit punissable en vertu du présent acte, ou s'était permis en pleine mer, ou n'importe en quel lieu, une offense quelconque envers un bâtiment ou un citoyen des États-Unis, ou quelque vexation envers les vaisseaux de commerce se rendant aux États-Unis ou en faisant voile, le Président, sur les preuves suffisantes du fait, est autorisé à interdire, pour toujours, l'entrée des États de l'Union à cet officier. Et si le délinquant, malgré cette défense, est surpris dans les limites desdits États, il sera puni par une amende et l'emprisonnement, tant pour l'insulte qu'il aura faite, que pour sa contravention à la sentence portée contre lui, et transporté au-delà des mers dans un lieu désigné par la cour devant laquelle il aura été jugé. » [1])

[1]) Ce document est curieux : il devait être conservé. Il serait difficile, probablement, de rencontrer le pareil parmi les actes officiels d'une monarchie despotique :

Ce serait donner une étendue tout à fait inutile à ce paragraphe, que de vouloir y faire entrer quelques-unes des lois promulguées par les divers gouvernements sur les *prises* et les *reprises* maritimes : nous nous bornerons, en nous référant à l'arrêté du gouvernement français du 22 mai 1803, que nous avons reproduit dans un grand nombre de ses dispositions essentielles au § 28 (lequel fait connaître les doctrines et les usages généralement admis), à indiquer l'existence de diverses de ces lois qui, bien qu'ayant subi des modifications depuis leur promulgation, forment du moins la base de la législation sur la matière, dans les pays où elles sont été rendues.

États-Unis :	Loi du 10 avril 1776 ;
Grande-Bretagne :	Lois des 17e et 22e années du règne de Georges III, 1777 et 1782 ;
France :	Lois des 28 mars, 24 juin et 27 septembre 1778, et 8 novembre 1779 ; le Code des prises ; enfin, l'arrêté, encore en vigueur, du 22 mai 1803, qui résume et reproduit, en quelque sorte, les édits antérieurs ; nous en avons donné le texte au § 28 ;
Espagne :	Loi du 1er juillet 1779 ;
Portugal :	» » 30 août 1780 ;
Pays-Bas :	» » 12 et 13 janvier 1784 ;
Suède :	» » 8 juillet 1788 ; ce document qui plaçait *l'argent monnayé* parmi les marchandises de contrebande de guerre, fut sur ce point l'objet de vives réclamations ; le roi de Suède ordonna, en conséquence, la suppression de l'article.

Les traités publics ont d'ailleurs établi un droit conventionnel international en matière de prises et reprises (§§ 28, 30 et 35), de droit de recousse, et de restitution des prises maritimes dans certains cas.

l'arbitraire y est élevé à l'état de règlement. En effet, le Président de la république, investi du droit de permettre ou de défendre, *selon son bon plaisir*, l'entrée des ports et rades soumis à la juridiction des États-Unis, pourra par une proclamation, lorsqu'un bâtiment étranger aura refusé de se soumettre à certaines injonctions du commandant du district, interdire tout commerce, non pas uniquement à ce bâtiment, *mais à tous ceux de sa nation*, et leur faire refuser toute espèce de secours et d'assistance. *Tous* punis à l'occasion de la faute *d'un seul !* C'est porter jusqu'à sa dernière limite, il nous semble, *la rancune officielle !*

§ 39.

Ouvrages à consulter concernant le droit maritime des nations ; — Traités didactiques ; — Écrits divers ; — Publications sur les institutions consulaires.

Nous indiquerons dans ce paragraphe, qui termine le livre premier de l'ouvrage que nous plaçons sous les yeux du public, les auteurs qui ont traité les questions du droit maritime ; non pas tous, mais ceux dont l'opinion a eu le plus d'autorité et dont les écrits peuvent être consultés avec le plus d'utilité ; les pensées, les doctrines sont diverses, il est vrai ; mais la comparaison qu'on peut faire, en les rapprochant, des opinions d'hommes sérieux et de haute intelligence, les uns *pratiques* des affaires publiques, les autres écrivains spéculatifs, philosophes et moralistes, mais qui tous ont employé une partie de leur vie à méditer sur des sujets graves, comme tout ce qui concerne le droit des gens et les rapports entre les nations ; cette comparaison, disons-nous, doit devenir une source féconde d'enseignements.

Nous signalerons également à l'attention de nos lecteurs, divers écrits dont l'étude est de nature à les intéresser, en leur présentant des détails et des discussions concernant le droit maritime des nations ; et les publications les plus importantes qui ont été faites sur les institutions et sur les fonctions consulaires.

TRAITÉS DIDACTIQUES.

Albéric Gentili ou *Gentilis*, jurisconsulte italien, né en 1551, mort en 1611. Il était juge dans la ville d'Ascoli, lorsqu'il adopta la religion réformée, et fut nommé professeur de jurisprudence à l'université d'Oxford ; il devint l'avocat des Espagnols devant la *Cour des prises*.

On a de lui, sous le nom « *De advocatione hispanicae*, 1613 » une collection d'arrêts, qui peut être considérée comme le premier recueil de décisions et de jugements, qui ait été formé et publié.

Grotius (*Hugo*), ou *Hugues de Groot*, né à Delft en 1583, mort à Rostock en 1645. Il a été avocat fiscal général de la Hollande et de la Zélande en 1607, et, plus tard, membre des États-Généraux.

de 1713, les mémoires diplomatiques, émanés du cabinet prussien, dans les années 1744 à 1756, le réglement français de 1778, et la déclaration de l'Impératrice de Russie, de l'année 1780 ! !

La seconde neutralité armée du nord, en 1800 (*voir* chap. XXIII), les remit en vigueur : déjà même l'arrêté *des consuls*, de l'année 1799, avait rétabli en France le réglement de 1778, dont le *directoire* avait déserté les doctrines.

Mais une année n'était pas encore écoulée que la *guerre du nord* (*voir* chap. XXV), vint ébranler de nouveau les résolutions de la Russie : les traités conclus entre la Grande-Bretagne et les États maritimes du nord, en 1801, abandonnèrent, *en partie*, les principes de la première et de la seconde neutralité armée.

Puis vint la guerre maritime qui suivit la trop courte paix de 1802, lutte acharnée entre la Grande-Bretagne et la France, dans laquelle chacune de ces deux Puissances était animée du désir de *dompter* sa rivale ; c'est cette lutte prolongée pendant dix années, qui a reçu le nom de *blocus* ou *système continental* (*voir* chap. XXVI), et qui a donné naissance aux doctrines et aux mesures les plus extraordinaires en ce qui concernait le blocus, étendu à tout un royaume, aux côtes de plusieurs pays alliés ; et pendant laquelle, les droits des neutres ont été méconnus de la manière la plus révoltante.

La paix de 1814 (*voir* chap. XXXVIII) effaça du code maritime des nations (l'Angleterre exceptée), toutes les fausses doctrines dont on s'était autorisé pour accomplir cette longue série d'actes violents et arbitraires dont les neutres ont eu plus à souffrir encore que les belligérants : les nombreux traités publics qui ont été conclus depuis cette époque jusqu'à nos jours, ont fait revivre les principes libéraux, fondés sur la raison universelle, sur la justice, et sur l'indépendance des nations, et qu'avaient consacrés les traités d'Utrecht, en 1713 et 1714, les mémoires du cabinet prussien, des années 1744 à 1756, le réglement français de 1778, ainsi que les traités conclus à l'époque de la première et de la seconde neutralité armée, en 1780 et 1800. [1])

Les autres chapitres reproduisent des faits particuliers.

Les faits de violation des principes et d'atteinte portée aux traités, ont été plus nombreux, il faut le reconnaître, *que les faits accomplis en vue de leur observation* : rupture de la paix *sans déclaration de guerre* (*voir* chap. V, VI, VII, XI) ; *embargo* mis sur

[1]) *Voir* Livre I, titre III, § 10, deuxième section, la déclaration collective de la France et de la Grande-Bretagne, en 1854.

les bâtiments d'une Puissance au moment de la déclaration de guerre (*voir* chap. VI); déclarations de blocus (*voir* chap. VII, VIII, XXVI, XXXVII); attaque ou visite des convois (*voir* chap. XXII à XXIV et XXX); simulation de pavillon (*voir* chap. XXIV, § 1); affaires de juridiction consulaire et attentats contre le caractère public et les prérogatives des consuls (*voir* chap. XXX); cérémonial maritime (*voir* chap. XXIX), représailles violentes etc. (*voir* chap. XXXVII).

Dans les guerres maritimes, le fait qui semble dominer tous les autres, parcequ'il se reproduit plus fréquemment, c'est l'exercice du droit de capture des bâtiments de la marine commerciale de l'ennemi; c'est encore le droit de visite, par les bâtiments armés des belligérants, des bâtiments marchands neutres, lesquels sont saisis, si leur nationalité est douteuse, ou si leur chargement est contraire aux usages adoptés en temps de guerre : aussi avons-nous autant que possible réuni, en en formant une sorte de série systématique, les chapitres qui présentent des faits de prises et reprises effectuées dans les conditions diverses qui leur donnent ou leur retirent le caractère de légalité et appellent, de la part des tribunaux destinés à examiner des affaires de cette nature, un arrêt de *bonne prise*, ou de *main-levée* : ce sont les chap. IX à XX inclusivement, — prises en vertu de lettres de représailles, — prises effectuées sans qu'il y ait eu déclaration de guerre, — prises en violation de la mer territoriale, — prises de bâtiments neutres par suite de l'irrégularité des papiers de bord ou de la composition de l'équipage, — prises de bâtiments rançonnés, — prises après coup de semonce donné sous pavillon étranger, — prises faites après la publication de la paix, — prises de bateaux pêcheurs; — bâtiments *recous* sur l'ennemi, et bâtiments repris par leur propre équipage, etc.

D'autres chapitres encore présentent des faits de prises régulièrement effectuées, ou en violation des principes : ce sont les chap. II, III, V, VI à VIII, XXI à XXVI.

Depuis la paix de Paris, en 1814, deux faits immenses se sont consommés, qui intéressent, au plus haut degré, la navigation commerciale; l'un a créé pour elle, *dans certains parages de l'océan atlantique*, une gène réelle, et peut devenir l'origine d'innombrables inconvénients : nous voulons parler des mesures adoptés pour *l'abolition de la traite des noirs*, lesquelles ont autorisé, contrairement à tous les principes, l'exercice du droit de visite, *en temps de paix*, des bâtiments marchands soupçonnés de vouloir se livrer à la traite, par les bâtiments armés des Puissances

signataires des traités pour l'abolition; l'autre fait est, au contraire, favorable à la navigation commerciale de toutes les nations, *dans la méditerranée*, c'est la renonciation solennelle *aux armements en course*, faite par les Bey de Tunis et de Tripoli, peu de temps après la conquête de l'Algérie par la France, en 1830: nous avons consacré les chap. XXXI et XXXIII à ces deux faits remarquables dans l'histoire du droit maritime des nations.

Nous bornerons à ces courtes observations ce que nous avons cru à propos de dire à nos lecteurs sur *le contenu* du second livre de cet ouvrage.

Nos ajouterons quelques mots encore sur la *forme que nous avons adoptée* pour présenter les faits nombreux que nous avons réunis, les uns *portant témoignage de respect* pour les principes reçus; les autres fournissant de tristes et déplorables exemples, trop souvent répétés, d'attentats contre le droit des gens, la justice, les usages généralement admis, et l'indépendance des nations.

Pour présenter et décrire les *Phases et causes célèbres du droit martime des nations*, nous avions deux modèles à suivre: *les Causes célèbres*, *et les Nouvelles causes célèbres du droit des gens*, publiées par M. le baron Charles de Martens.

Dans ces deux ouvrages du plus haut intérêt pour *les diplomates* et pour *les historiens*, M. de Martens, après avoir, en quelques phrases qui suffisent pour faire connaître l'objet et l'état de la question à son début, *exposé chacune des causes célèbres*, a placé, *textuellement*, sous les yeux de ses lecteurs, les dépêches, notes et mémoires échangés entre les cabinets; il a fait connaître, de cette sorte, toute la pensée des gouvernements sur le point de fait, aussi bien que sur les principes sur lesquels les négociateurs se sont, de part et d'autre, appuyés; il a également mis les lecteurs, de cette manière, à même d'apprécier le talent, l'habileté diplomatique, l'adresse et le tact (comme rédacteurs de documents officiels), des hommes d'État qui ont été chargés, par leur cour, de soutenir et de faire triompher les intérêts ou les principes qui se trouvaient en cause. Sous ces divers rapports, l'un et l'autre des ouvrages du Baron de Martens, présentent donc, aux diplomates de tous les pays, une source féconde d'utiles enseignements.

Il nous eût été facile de suivre le plan adopté par M. Martens, en ce qui concerne plusieurs causes du droit maritime des nations, notamment à l'occasion de celles qui font l'objet des chap. II à VIII, XXII, XXIV, XXVII, XXXII et XXXVII, etc.

Nous ne l'avons pas fait, toutefois, d'une part, parceque ce mode

de développer les *causes* que nous avions à présenter, ne concourait pas d'une manière plus avantageuse et plus réelle qu'un simple exposé, plus ou moins étendu selon l'importance du fait, au but que nous nous sommes proposé en commençant cet ouvrage, à savoir, de placer sous les yeux de nos lecteurs une réunion *de faits* qui se sont accomplis en observant ou en violant les principes consacrés; d'autre part, parcequ'il nous a paru convenable de présenter les chapitres et les causes *d'après un plan uniforme*: or, le plus grand nombre des faits maritimes qui violent les principes consacrés par les traités publics et par le droit des gens, s'accomplissant en *temps de guerre* (c'est-à-dire à une époque de perturbation dans les rapports internationaux, dont les neutres éprouvent les déplorables effets aussi bien que les belligérants), ne donnent pas lieu (*ni possibilité fort souvent*), à une *suite de négociations régulières* entre les cabinets : la loi *de la nécessité*, et le droit brutal *du plus fort*, deviennent alors trop fréquemment le prétexte, l'argument et le guide des États qui, mettant leur intérêt personnel au dessus de la justice et de l'équité, écartent les principes pour poursuivre leur œuvre de vengeance, de destruction et de spoliation.

Si donc nous avions voulu suivre, pour les *Phases et causes célèbres du droit maritime des nations*, le modèle que nous offraient les *Causes célèbres du droit des gens*, de M. de Martens, sans nous écarter de notre modèle, nous nous serions trouvé dans l'obligation de nous borner à un nombre fort restreint de faits, à ceux là seuls qui ont donné lieu à l'échange de notes et mémoires diplomatiques, et de négliger ceux, en beaucoup plus grand nombre, qui n'ont pas été l'objet de *négociations suivies* entre les cabinets; ou bien encore, si nous avions adopté, *en partie*, le cadre des causes célèbres du droit des gens, pour présenter celles des causes du droit maritime des nations qui ont été l'origine de négociations et de réclamations *suivies* entre les gouvernements, sans repousser cependant les faits plus nombreux qui n'ont pas donné, ou ne pouvaient donner, attendu les événements du moment, ouverture à des négociations, il nous aurait fallu mettre sous les yeux du lecteur, tantôt des textes empruntés à des documents officiels, tantôt un simple exposé plus ou moins développé.

Dans le double but de *la régularité dans la forme*, et de *la présentation du plus grand nombre possible de faits*, sans avoir à élargir inutilement notre cadre, et sans multiplier ni *grossir* les volumes, nous nous sommes arrêté au plan que nos lecteurs connaissent : « après l'exposé des principes et des usages, leur appli-

« cation, et la production des faits qui, trop souvent, en ont été « la violation. »

Obligé, pour les motifs que nous avons développés, de présenter fréquemment au moyen d'une simple analyse sommaire, une série de faits qui intéressent le droit maritime des nations, tels que ceux par exemple, qui concernent les prises maritimes, la recousse, la semonce, les lettres de représailles etc., ne devons-nous pas craindre que nos lecteurs ne trouvent *trop ambitieux* le titre de *causes célèbres*, que nous osons adopté ? Ils nous pardonneront toutefois ce titre, nous osons l'espérer, en considérant que si des événements, relativement secondaires, sont venus (comme autant de précédents, d'ailleurs, utiles à se rappeler et à consulter, dans l'occasion), se grouper sous une dénomination trop *pompeuse* sans doute *en ce qui les concerne*, le titre de *Causes célèbres du droit maritime des nations* appartient sans contredit aux faits que nous avons reproduits, avec plus ou moins de développement, dans les chapitres suivants :

Chap. II, §§ 1 et 2. Différends entre le Danemarck, les Pays-Bas et la Grande-Bretagne au sujet des colonies danoises, à l'occasion de la grande pêche et du commerce.

Chap. III. Différends entre la Prusse et la Grande-Bretagne concernant l'immunité du pavillon, et représailles exercées par le roi Frédéric II.

Chap. IV. Enlévement du vaisseau amiral ottoman par les matelots chrétiens esclaves, et intervention de la France entre le sultan et l'ordre souverain de Malte, à cette occasion.

Chap. VI. Différends entre la Hollande et la Grande-Bretagne qui, sans interrompre les relations commerciales ni les rapports diplomatiques, avec les Provinces-Unies des Pays-Bas, suspend *officiellement* l'exécution des traités en ce qui concerne l'immunité du pavillon.

Chap. VII. Guerre pour l'indépendance des États-Unies de l'Amérique septentrionale, et, § 11, déclaration de la *première neutralité armée*, acte immense qui suffirait, seul, pour illustrer le règne de la grande Catherine.

Chap. VIII, § 1. Arrestation de la corvette danoise le St.-Jean, dans les eaux de Gibraltar.

Chap. XII. Prise de la frégate française la *Modeste*, dans le port de Gènes (§ 2); affaire des naufragés de Calais (§ 8); affaire du bâtiment sarde le *Carlo-Alberto* entré en relâche forcée, et saisi ainsi que ses passagers (§ 11), traduits devant les tribunaux par le gouvernement français.

Chap. XXII. Enlévement des convois danois et suédois, en 1798 et 1800, par la marine anglaise.

Chap. XXIII. Proclamation de la deuxième neutralité armée.

Chap. XXIV. Abus inoui, commis par un bâtiment de la marine royale d'Angleterre, du pavillon suédois, pour pénétrer, sous son abri, dans un port espagnol.

Chap. XXV. Guerre du nord, et bombardement de Copenhague, qui amènent des modifications importantes aux principes consacrés en 1780 et en 1800, par la Russie, le Danemarck et la Suède.

Chap. XXVI. Guerre de 1803, ou rupture, sans déclaration préalable de la part de l'Angleterre, de la paix d'Amiens, — doctrine du blocus *sur le papier*, — système continental; — second bombardement de Copenhague par la marine anglaise.

Chap. XXVII. Presse des matelots que l'Angleterre prétendait pouvoir exercer sur les vaisseaux et navires américains.

Chap. XXVIII. Tentatives faites par l'empereur Joseph II pour obtenir la libre navigation de l'Escaut, en faveur de ses sujets des Pays-Bas; intervention du cabinet de Versailles.

Chap. XXX. Atteintes diverses portées aux attributions et fonctions consulaires, et conquête d'Alger, en 1830, par la France (§ 10).

Chap. XXXI. Différends entre la Grande-Bretagne et divers États à l'occasion de l'abolition de la traite des noirs; visite des bâtiments; prises maritimes et jugements.

Chap. XXXII. Différends survenus entre l'Espagne et la Suède à l'occasion de bâtiments de guerre vendus, par cette dernière Puissance, à des maisons anglaises qui voulaient les céder au Mexique.

Chap. XXXIII. Suppression de la piraterie des corsaires barbaresques, et conquête de l'Algérie par les armes françaises.

Chap. XXXV. Affaire de la goëlette américaine la *Créole*; refus des autorités anglaises, de livrer les esclaves meurtriers.

Chap. XXXVI, §§ 1 et 2. Entreprises armées sur l'île de Cuba, sorties des ports de l'Union américaine, et dirigées par le général Lopez.

Chap. XXXVII. Blocus du Pirée.

D'autres chapitres renferment des faits nombreux (mais moins capitaux dans l'histoire du droit maritime des nations), de prises maritimes, soit en violation de la mer territoriale, soit par suite de l'irrégularité de leurs papiers, soit après rachat, soit après recousse, etc. etc.

Quant aux *phâses* célèbres du droit maritime des nations, depuis le commencement du 18e siècle, nous avons déjà dit que ce sont les chapitres I, V, VII, XXI, XXIII, XXV, XXVI et XXXVIII qui leur sont en partie consacrés, et qui en présentent le tableau.

L'index fait connaître, bien que très-sommairement, le *contenu* des trente huit chapitres formant la seconde partie de l'ouvrage.

Parmi les cent soixante dix, ou cent soixante quinze faits qu'ils présentent, tous, sans aucun doute, n'ont pas la même importance, nous l'avons dit: les uns sont des événements majeurs qui ont entrainé des négociations et des transactions, soit que le plus grand nombre des États maritimes y eûssent pris part, soit qu'ils eûssent, uniquement, troublé momentanément les rapports internationaux de deux ou plusieurs Puissances; les autres beaucoup moins importants dans leurs résultats, concernent les prises maritimes quelles qu'aient été les circonstances dans lesquelles elles ont eu lieu; la semonce, la pêche, la piraterie, etc.

Mais tous, faits généraux ou particuliers, faits majeurs ou secondaires, appartiennent à l'histoire du droit maritime des nations, et, bien qu'ils ne sauraient *exciter, au même degré*, l'intérêt des lecteurs, tous cependant, sont restés autant d'enseignements utiles, autant de *précédents* que doivent étudier et consulter l'homme d'État, le chef de légation, le consul, le juge, le commandant des forces navales, le fonctionnaire chargé dans les ports de la surveillance et de la police maritime, l'avocat, l'armateur, le négociant, etc. etc.

C'est en plaçant à ce point de vue l'ouvrage que nons prenons la liberté de mettre sous les yeux de lecteurs éclairés, que nous réclamons et espérons pour lui un accueil indulgent: ce n'est point une œuvre de style ni d'imagination: c'est un recueil de principes et de faits.

CHAPITRE PREMIER.

PAIX D'UTRECHT ; — TRAITÉS DE COMMERCE : ILS CONSACRENT L'IMMUNITÉ DU PAVILLON AMI, RESTÉ NEUTRE.

— 1713 à 1715. —

(PREMIÈRE PHASE.)

Nous ne parlerons pas de la *première période* [1]) de l'histoire du droit maritime des nations : nous nous bornerons à rappeler qu'à cette période appartient la célèbre compilation connue sous le nom de *consulat de la mer*, qui après avoir été, longtemps, le *code* du commerce maritime des villes et ports de la Méditerranée, fut adoptée, en quelque sorte textuellement, par les autres peuples. (*Voir* Livre I, titre I, § 4.)

La *seconde période*, qui commence à la pacification de l'Europe, en 1648, et s'étend jusqu'à la paix d'Utrecht, a vu *naître* le principe de *l'immunité du pavillon.*

Les négociateurs des traités conclus à Munster et à Osnabruck, en 1648, en mettant fin à la *guerre de trente ans*, s'occupèrent surtout d'arrangements territoriaux ; ils ne firent, d'ailleurs, entrer dans ces documents remarquables d'une grande époque, aucune stipulation concernant les principes du droit maritime des nations.

Jusqu'alors, les doctrines du *consulat de la mer* avaient présidé aux relations maritimes internationales en temps de guerre : il était permis d'arrêter un bâtiment *neutre* pour reconnaître si le pavillon qui le couvrait n'était pas usurpé, et si les marchandises qu'il transportait n'étaient pas à l'ennemi, auquel cas ces marchandises étaient saisies : le bâtiment restait libre.

Diverses Puissances commençaient à comprendre, cependant, qu'il était nécessaire d'inscrire, dans les traités, un principe nouveau, plus avantageux pour le commerce, et qui n'avait encore

[1]) *Voir* Considérations générales du Livre premier.

été tracé que dans le traité de 1604, entre la France et la Porte Ottomane : « *vaisseaux libres, marchandises libres.* »

En 1654, l'Angleterre signa, avec le Portugal, un traité qui consacra ce même principe, lequel a formé la base du droit maritime conventionnel entre ces deux nations, jusqu'au traité de 1810, *qui ne l'a pas reproduit* ! [1])

Les traités de 1650 entre l'Espagne et la Hollande, de 1659, entre la France et le Portugal ; de 1665 et de 1667 (confirmé en 1713), entre l'Espagne et l'Angleterre ; de 1667 (renouvelé en 1689 et 1716), entre l'Angleterre et la Hollande ; de 1677, entre la France et l'Angleterre, renferment des clauses analogues à celles que présente le traité de 1654, en ce qui concerne *l'immunité du pavillon.*

La double maxime : « *vaisseaux libres, marchandises libres ;* « *vaisseaux ennemis, marchandises ennemis* », prit place dans les traités de 1662, entre la France et la Hollande ; de 1663, entre la France et le Danemarck ; de 1672, entre la France et la Suède ; de 1678, entre la France et la Hollande ; de 1659, entre la France et l'Espagne ; de 1677, entre la France et la Grande-Bretagne.

Il n'y a, dit Wheaton, *aucune relation naturelle et nécessaire* entre ces deux principes ; mais ils ont été associés comme des conséquences *équivalentes et réciproques*, l'un, des droits des neutres, l'autre, des droits des belligérants, dans le but de simplifier l'examen des preuves de propriété en faisant tout dépendre de la nationalité du vaisseau. »

La Suède et le Danemarck ; l'Angleterre et la Suède ; le Danemarck et l'Angleterre, conservèrent, réciproquement, dans les traités que ces Puissances signèrent entr'elles, en 1670, — ainsi que dans leur droit international coutumier, l'ancienne doctrine du *consulat de la mer*, d'après laquelle les *effets neutres et amis sur vaisseau ennemi sont libres, et les effets ennemis sur vaisseau neutre ou ami, sont saisis et confisqués.*

Également, la France et l'Espagne (bien qu'elles eussent signé des traités qui consacrâssent le principe que *les vaisseaux libres rendent libres les marchandises*), n'effacèrent point de leur code maritime, *à l'égard des nations avec lesquelles elles n'avaient pas*

[1]) *Voir* Recueil des traités de commerce et de navigation de MM. d'Hauterive et de Cussy, 2e partie, 4e volume, p. 134. Art. 27 : « La liberté réciproque du commerce et de la navigation, telle qu'elle est établie par le présent traité, sera censée s'étendre à toute espèce de denrées et marchandises quelconques, excepté les objets qui appartiennent aux ennemis de l'une des deux Puissances, et la contrebande de guerre. » (Traité signé le 19 février 1810, déclaré *perpétuel et permanent jusqu'à l'art.* 32.)

de traités, la maxime : « *robe d'ennemi confisque celle d'ami* » ; c'est-à-dire que la présence, dans le chargement d'un bâtiment neutre, de marchandises ennemies, entrainait la confiscation du reste du chargement *et du bâtiment lui même.*

Le droit de blocus et la *contrebande de guerre*, bornée à peu-près aux munitions de guerre, ont été le sujet de clauses spéciales dans les traités que nous avons indiqués plus haut.

Telle était la situation du droit maritime des nations, en ce qui concerne le pavillon neutre, à l'époque où éclata la guerre de la succession d'Espagne, à laquelle toutes les Puissances maritimes européennes ont pris part.

Charles II roi d'Espagne était mort le 1er novembre 1700, laissant, par son testament, sa couronne à Philippe, duc d'Anjou, fils puiné du Dauphin de France.

Louis XIV ayant accepté le testament, Philippe V fut proclamé roi, le 14 novembre, à Madrid, où il fit son entrée solennelle le 14 août 1701.

Qu'importait, en principe, aux Puissances de l'Europe, au point de vue de l'équilibre politique, que ce fût un jeune prince de la maison de Bourbon, ou un jeune prince de la maison d'Autriche, qui devint roi d'Espagne ? le duc d'Anjou fût donc reconnu par le plus grand nombre des États.

Mais Louis XIV qui avait si longtemps vu sa volonté dominer en Europe, ne sut *pas ménager* les grandes Puissances *maritimes* ; d'une part, en faisant entrer, dans les Pays-Bas espagnols, des troupes françaises, et en faisant occuper même les places où les Hollandais tenaient garnison en vertu d'une convention conclue avec le feu roi Charles II, Louis XIV donna aux États-Généraux des Provinces-Unies la crainte de voir passer les Pays-Bas sous la domination de la France ; d'autre part, en accordant le titre et les honneurs de roi de la Grande-Bretagne (en contravention formelle au traité signé à Ryswic, en 1697), au prince, fils du roi Jacques II, mort en France, le 16 novembre 1701, Louis XIV souleva contre lui la colère de Guillaume III, roi de la Grande-Bretagne.

Une ligue puissante se forma, *contre la France*, entre la Grande-Bretagne, la république des Provinces-Unies des Pays-Bas, et l'empereur d'Allemagne, irrité d'avoir vu la couronne d'Espagne échapper à l'archiduc Charles.

L'empereur déclara, le premier, la guerre à Louis XIV, et à l'Espagne ; la reine Anne, qui venait de succéder à Guillaume III, et la Hollande en firent autant.

Cette guerre, connue dans l'histoire sous le nom de *guerre*

pour la succession d'Espagne, mit aux prises les plus illustres capitaines de l'époque, le prince Eugène de Savoye, le prince Louis de Bade, le duc de Marlborough, les maréchaux de Catinal et de Villars, le duc de Vendôme, le maréchal duc de Berwick, etc.; elle fut malheureuse pour la France, malgré quelques brillants succès obtenus par ses armées.

La disgrace dans laquelle tomba le ministère whig, en 1710, et la mort, en 1711, de l'empereur Joseph I, auquel succéda l'archiduc Charles, qui s'était fait proclamer roi d'Espagne, devinrent les *auxiliaires* de Louis XIV et de Philippe V.

Des négociations pour la paix furent ouvertes à Utrecht, entre la France et la Grande-Bretagne, malgré l'opposition de l'empereur d'Allemagne.

La mort du duc de Bourgogne et celle du duc de Bretagne, laissèrent, pour héritier du trône de France un enfant de deux ans, d'une complexion fort délicate, et qui seul, désormais, séparait de la couronne de France le roi Philippe V d'Espagne.

Cette circonstance, les actes de *renonciation* qui furent exigés de la part de Philippe V et des princes de la branche d'Orléans, à la réunion, sur la même tête souveraine, des couronnes de France et d'Espagne; enfin, la demande que la reine Anne fit de la couronne de Sicile pour le duc de Savoye (qui dût, bientôt après, renoncer à ce petit et riche royaume pour prendre possession de celui de Sardaigne), retardèrent la marche des négociations, auxquelles d'ailleurs l'empereur d'Allemagne ne voulut pas prendre part.

Pendant ce temps là, le gain de la bataille de Denain, par le maréchal de Villars, le 14 juillet 1712; la prise de Marchiennes, de Douay, de Bouchain et du Quesnoy par le même maréchal; la levée du siège de Landrecies investie par le prince Eugène; quelques succès obtenus par le maréchal de Berwick, en Espagne, etc., avaient rétabli les affaires de la France.

Les négociations furent poussées avec plus d'activité: elles mirent fin à une guerre qui avait duré douze ans.

La paix entre la France et la Grande-Bretagne fut signée à Utrecht, le 11 avril 1713; elle fut également conclue entre la France et les autres États qui étaient en hostilités avec cette Puissance: le Portugal, la Prusse, la Hollande; enfin, entre l'Espagne, la Grande-Bretagne et la Savoye; ce ne fut qu'une année plus tard, à la suite des congrès tenus à Rastadt et à Bade, que la paix fut signée entre la France, l'empereur d'Allemagne et l'empire. Dans la même année, à Utrecht, le 26 juin 1714, l'Espagne

et la Hollande signèrent leur traité; la signature de la paix entre l'Espagne et le Portugal fut différée jusqu'au 6 février 1715.

En mourant, Louis XIV eut la satisfaction, après avoir vu la France penchée sur l'abime, de laisser ce beau royaume agrandi, son petit-fils sur le trône d'Espagne, et la paix générale existant entre tous les États de l'Europe.

Ce fut à l'époque du congrès d'Utrecht, que les négociateurs commencèrent à faire des *traités spéciaux et distincts de commerce et de navigation*, séparant de cette sorte les stipulations relatives aux relations commerciales internationales, des traités de paix, d'échanges territoriaux, ou de limites.

Mais bien que les traités de commerce ne peuvent, par leur nature même, avoir qu'une durée limitée, et bien que les stipulations qu'ils renferment concernant les principes généraux, forment le droit conventionnel entre les Puissances signataires *uniquement*, ces *principes*, qui ne sont pas *transitoires et variables* comme les intérêts commerciaux eux mêmes, doivent, *après l'expiration de la durée des traités*, rester inscrits *dans le droit public général des nations*, et conserver leur autorité, alors même que les stipulations qui réglent les avantages et privilèges commerciaux, *mutuels*, ont cessé de recevoir leur application.

Or, au point de vue de *l'immunité du pavillon*, les traités antérieurs au congrès d'Utrecht, et ceux qui furent signés à cette époque, de 1713 à 1715, renferment des articles qu'il est utile de reproduire, soit d'une manière sommaire, soit textuellement, afin de constater quel était le droit reconnu, ou généralement admis, au commencement du 18e siècle.

Le traité de 1654, signé à Londres, entre l'Angleterre et le Portugal, porte, art. 23, que le pavillon *ami* doit sauver les effets des ennemis, mais que lorsque le bâtiment se trouve dans le cas d'être confisqué, tout son chargement le sera également.

Le traité de 1659 entre la France et l'Espagne est ainsi conçu, art. 19 : «tout ce qui se trouvera chargé par les sujets de S. M. très-chrétienne, en un navire des ennemis du roi catholique, bien que ce ne soit pas marchandises de contrebande, sera confisqué avec tout ce qui se trouvera audit navire, sans exception ni réserve; mais, d'ailleurs aussi, sera libre et affranchi tout ce qui sera et se trouvera dans les navires appartenant aux sujets du roi très-chrétien, encore que la charge ou partie d'i-celle fut en nemie du dit seigneur roi catholique, sauf les marchandises de contrebande.»

L'art. 8 du traité du 24 février 1677, signé à St.-Germain en

Laye, entre la France et l'Angleterre stipule, également, que les effets et marchandises appartenant aux sujets du roi très-chrétien qui se trouveraient chargés sur les vaisseaux des ennemis du roi de la Grande-Bretagne, seront sujets à confiscation, bien qu'ils ne soient pas de contrebande; et au contraire, les marchandises des ennemis du dit seigneur roi de la Grande-Bretagne ne pourront être prises et confisquées, si elles sont sur des vaisseaux appartenant aux sujets dudit seigneur roi très-chrétien, bien que lesdites marchandises fassent la meilleure partie de la charge *ou même la charge toute entière desdits vaisseaux*, à la réserve, néanmoins, de celles de *contrebande*. De la même manière, les marchandises appartenant aux sujets du roi de la Grande-Bretagne qui se trouveront chargées sur les vaisseaux des ennemis dudit seigneur roi très-chrétien, seront sujettes à confiscation..... etc. etc.

Traité de paix et de commerce, signé le 17 décembre 1665, à Madrid entre l'Espagne et la Grande-Bretagne. Art. 29 : « On est convenu expressément que tout ce qui sera chargé par les sujets et habitants des domaines d'un des deux souverains, sur les navires des ennemis de l'allié (quoique ce ne fut pas des marchandises de *contrebande*), sera confisqué avec tous les effets qui se trouveraient sur lesdits navires, sans la moindre exception. »

Art. 30. « D'un autre côté, seront aussi libres et affranchis réciproquement tous les effets trouvés dans les navires appartenant aux sujets de l'un des deux souverains, quoique le tout ou partie de la charge fût la propriété des ennemis de l'allié, à l'exception néanmoins des marchandises de contrebande. »

Le traité de 1667, entre les mêmes Puissances, déclare, art. 23, que la marchandise de contrebande sera, *seule*, saisie sur les bâtiments de l'allié resté neutre; mais que (art. 26), à bord des vaisseaux de l'ennemi, toutes les marchandises chargées par les sujets respectifs seront confisquées.

Le traité du 31 juillet 1667, signé à Bréda, entre la Grande-Bretagne et la Hollande, adopte, comme *s'ils étaient insérés au traité*, les art. 26 à 42 du traité du 27 avril 1662, entre la France et la Hollande; or, l'art. 35 de ce traité porte : «.... tout ce qui se trouvera chargé par les sujets de S. M. en un navire des ennemis desdits seigneurs États, bien que ce ne fût pas marchandise de contrebande, sera confisqué avec tout ce qui se trouvera au dit navire, sans exception ni réserve; mais, d'ailleurs aussi, sera libre et affranchi tout ce qui sera et se trouvera dans les navires appartenant aux sujets du roi très-chrétien, encore que la charge ou partie d'i-celle fut aux ennemis desdits seigneurs États,

sauf les marchandises de contrebande.» (L'art. 36 établit la réciprocité à l'égard des sujets hollandais.)

Nous ne pousserons pas plus loin les citations textuelles ou l'analyse des traités antérieurs au congrès d'Utrecht. (*Voir* Livre I, titre III, § 10.)

Nous rappellerons seulement qu'à cette époque le droit international conventionnel, en ce qui concerne l'immunité du pavillon, ou, en d'autres termes, le principe que «le pavillon couvre la marchandise» (mais que la marchandise *amie* est confisquée sous pavillon ennemi), existait: entre la France et la Hollande, l'Angleterrre, l'Espagne, le Danemarck et la Suède; — entre l'Espagne et la Hollande; — entre l'Angleterre et le Portugal et la Hollande.

Quant aux traités qui furent signés à Utrecht et qui pour la pluspart renouvellent les traités signés antérieurement, nous croyons à propos d'en reproduire le texte.

Traité de commerce signé le 11 avril 1713 à Utrecht, entre la France et la Grande-Bretagne [1]. Art. 17. «Il sera permis à tous les sujets du roi très-chrétien et de la reine de la Grande-Bretagne de naviguer avec leurs vaisseaux en toute sûreté et liberté, *et sans distinction de ceux à qui les marchandises de leur chargement appartiendront,* de quelque part que ce soit, dans les lieux qui sont déjà, ou qui seront ci-après en guerre avec le roi très-chrétien ou avec la reine de la Grande-Bretagne. — Il sera aussi permis auxdits sujets de naviguer et de négocier avec leurs vaisseaux et marchandises, avec la même liberté et sûreté, des lieux, ports et endroits appartenant aux ennemis des deux parties ou de l'une d'elles, sans être aucunement inquiétés ni troublés, et d'aller directement non seulement desdits lieux ennemis à un lieu neutre, mais encore d'un lieu ennemi à un autre lieu ennemi, soit qu'ils soient sous la juridiction d'un même ou de différents princes; et comme il a déjà été stipulé par rapport aux navires et aux marchandises *que les vaisseaux libres rendront les marchandises libres*, et que l'on regardera comme libre tout ce qui sera trouvé sur les vaisseaux appartenant aux sujets de l'un ou de l'autre Royaume, quoique tout le chargement, ou une partie de ce même chargement, appartienne aux ennemis de leursdites Majestés, à l'exception, cependant, des marchandises *de contre-*

[1]) Le préambule du traité rappelle que les plénipotentiaires nommés par les deux cours, sont envoyés à Utrecht non seulement pour y traiter de la paix, mais aussi «pour renouveler les anciens traités concernant le commerce, qui ont été ci-«*devant* faits par les deux nations.»

bande, lesquelles étant interceptées, il sera procédé conformément à l'esprit des articles suivants. De même il a été convenu que cette même liberté doit s'étendre aussi aux personnes qui naviguent sur un vaisseau libre, de manière que quoiqu'elles soient ennemies des deux parties, ou de l'une d'elles, elles ne seront point tirées du vaisseau libre, si ce n'est que ce fûssent des gens de guerre *actuellement au service* desdits ennemis. »

Traité de commerce signé à Utrecht le 11 avril 1713, entre les États-généraux des Provinces-Unies. Art. 17. « Tous les sujets et habitants de France et des Provinces-Unies pourront, en toute sûreté et liberté, naviguer avec leurs vaisseaux, et trafiquer avec leurs marchandises, sans distinction de qui puissent être les propriétaires d'i-celles, de leurs ports, royaumes et provinces, et aussi des ports et royaumes des autres États ou princes vers les places de ceux qui sont ennemis déclarés, tant de la France que des Provinces-Unies, ou de l'un des deux États, ou qui pourraient le devenir, etc. .....»

Art. 26. «Il a été accordé et convenu que tout ce qui se trouvera chargé par les sujets de Sa Majesté en un navire des ennemis desdits seigneurs États, bien que ce ne fut marchandises de contrebande, sera confisqué avec tout ce qui se trouvera audit navire, sans exception ni réserve; mais, d'ailleurs aussi, sera libre et affranchi tout ce qui sera et se trouvera dans les navires appartenant aux sujets du roi très-chrétien, encore que la charge ou partie d'i-celle fût aux ennemis desdits seigneurs États, sauf les marchandises de contrebande; ..... et comme il a été réglé ci-dessus qu'un navire libre affranchira les denrées y chargées, il a été, en outre, accordé et convenu que cette liberté s'étendra aussi aux personnes qui, etc. .... quoiqu'elles fussent ennemies .... se trouvant dans le vaisseau libre, n'en pourront être tirées, si ce n'est qu'elles fussent gens de guerre *et effectivement au service desdits ennemis.*»

Traité de paix et d'amitié conclu à Utrecht le 13 juillet 1713, entre l'Espagne et la Grande-Bretagne. Art. 15. « Leurs royales Majestés renouvellent et confirment, de part et d'autre, tous les traités de paix, d'amitié, de confédération *et de commerce* faits par le passé et conclus entre les couronnes de la Grande-Bretagne et d'Espagne, et lesdits traités sont renouvelés et confirmés par les présentes, aussi amplement que s'ils étaient particulièrement insérés en celui-ci, c'est-à-dire, en tant qu'ils ne dérogent point et ne sont pas contraires aux traités de paix et de commerce, qui ont été faits et signés les derniers. .... »

Le traité de commerce signé les 28 novembre et 9 décembre de la même année, à Utrecht, entre l'Espagne et la Grande-Bretagne, confirme, art. 1, le traité du 23 mai 1667; or, on a vu plus haut que les art. 23 et 26 de ce dernier traité portent, d'une part, que les marchandises de contrebande, seront, *seules*, saisies à bord des bâtiments de l'allié *resté neutre*, et d'autre part que tout ce qui aura été chargé par les sujets et habitants des royaumes et États de l'un ou de l'autre desdits rois d'Angleterre et d'Espagne, à bord des navires des ennemis, sera confisqué avec tout ce qui se trouvera sur le navire.

Le traité de commerce, signé le 26 juin 1714, à Utrecht, entre l'Espagne et les Provinces-Unies des Pays-Bas, confirme, art. 33, *le traité de marine* fait à la Haye, le 17 décembre 1650, entre le roi Philippe IV et les États-généraux, lequel traité «sera ob-«servé et exécuté en tout, comme s'il était inséré, ici, *mot pour mot.*»

Or, voici ce que porte le traité de 1650: art. 13: «A été convenu, en outre, et accordé que tout ce qui se trouvera chargé par lesdits sujets et habitants des Provinces-Unies en un navire des ennemis dudit seigneur roi, bien que ce ne fut marchandise de contrebande, sera confisqué avec tout ce qui se trouvera audit navire, sans exception ni réserve.»

Art. 14. «Mais, d'ailleurs aussi, sera libre et affranchi tout ce qui sera dans les navires appartenant aux sujets desdits seigneurs États, encore que la charge ou partie d'i-celle fut aux ennemis dudit seigneur roi, etc. ....»

L'art. 15 établit la réprocité.

Les Provinces-Unies qui faisaient partie de la ligue contre la France et l'Espagne, ne furent point dans le cas de signer, à Utrecht, de traités avec la Grande-Bretagne; mais les traités conclus le 9 juin 1703, à Westminster, le 22 décembre 1711, et le 6 février 1716, ont confirmé les traités antérieurs, et notamment, celui du 31 juillet 1667 signé à Bréda, dont nous avons parlé plus haut, et qui adopte le double principe consacré par le traité du 27 avril 1662, entre la France et la Hollande, c'est-à-dire, la liberté de la marchandise sur bâtiment libre, et la confiscation sur bâtiment ennemi.

Il était nécessaire de rappeler ces divers traités, conclus ou renouvelés au congrès d'Utrecht: ils ont, en effet, donné une autorité d'autant plus grande au principe de *l'immunité du pavillon*, que ce sont les Puissances maritimes les plus importantes qui y ont pris part, et que tous les traités, à peu près, qui ont été

conclus depuis cette grande époqué de 1713 jusqu'en 1814, se sont appuyés sur les traités signés à Utrecht.

Il résulte de ce qui précède, d'une part, que dans le 17e siècle treize traités, signés de 1650 à 1689, entre les Puissances maritimes les plus importantes, avaient déjà consacré le principe que le pavillon couvre la marchandise; d'autre part, que cinq traités signés de 1713 à 1716, entre les quatre nations dont les rapports maritimes étaient les plus étendus, ont donné une nouvelle et plus formelle consécration à ce principe; enfin que les États maritimes qui se trouvaient, dès lors, avoir fait entrer la doctrine de la franchise et de l'indépendance du pavillon *ami* (c'est-à-dire de la navigation commerciale des États signataires, restés neutres), dans leur droit conventionnal international, étaient: *la France*, par ses traités de 1659, 1662, 1672, 1677 et 1713, avec l'Espagne, le Portugal, la Hollande, l'Angleterre et la Suède; *l'Angleterre*, par ses traités de 1654, 1665, 1667, 1689, 1677, 1713 et 1716, avec le Portugal, l'Espagne, la France et la Hollande; — *l'Espagne*, par ses traités de 1650, 1659, 1665, 1667, 1713 et 1714, avec la Hollande, la France et l'Angleterre; — *la Hollande*, par ses traités de 1650, 1662, 1667, 1689, 1714 et 1716, avec l'Espagne, la France et l'Angleterre; — *le Portugal*, par les traités de 1654 et 1659, avec l'Angleterre et la France; — *le Danemarck*, par son traité de 1663 avec la France; — *la Suède*, par son traité de 1672 avec la France.

CHAPITRE II.

COLONIES. [1])

§ 1.

Différends entre le Danemarck et les Provinces-Unies des Pays-Bas, de 1739 à 1751.

Les ordonnances danoises des 16 avril 1636, 25 avril et 30 mai 1691, 3 mai 1723 et 1er avril 1776, établissent les prétentions du Danemarck au droit exclusif de pêche et de commerce sur le littoral de l'Islande, des îles Faröer et du Grœnland.

Ce droit que le Danemarck s'est réservé, sauf en de rares exceptions, ne lui a été contesté par aucun État étranger; mais

[1]) *Voir* Livre I, titre II, § 53.

la Hollande et l'Angleterre ont toujours prétendu, de leur côté, que leurs bâtiments avaient le droit de faire la pêche du *chien de mer* et de la *baleine* en dehors de la limite de la mer territoriale, c'est-à-dire au delà de la distance de la portée du canon placé sur la côte.

Déjà, en 1698, le Danemarck qui n'admettait pas le droit de pêche, exercé par les étrangers, *à cette distance de la côte*, avait fait arrêter un bâtiment hollandais qui fut condamné à la confiscation, le 29 août 1699, pour s'être livré à la pêche sur un point *trop rapproché* de la côte, et pour avoir fait un commerce illicite avec les habitants des îles Farüer.

Ce premier fait avait donné lieu à quelques difficultés entre les gouvernements danois et hollandais.

Mais, en 1733, lorsque le gouvernement danois eut octroyé à une compagnie commerciale, et plus tard, à un négociant de Copenhague, nommé Jacob Séverin, le privilège et monopole du commerce avec l'Islande et le Grœnland (ou Groënland), des différends plus sérieux éclatèrent entre les deux gouvernements.

En effet, les agents au service de la compagnie, s'emparèrent, en 1739, de quatre bâtiments hollandais, qu'ils rencontrèrent dans la baye de Discou, sur les côtes du Grœnland : ils les conduisirent à Copenhague.

Les négociants hollandais portèrent plainte : ils firent mettre, en même temps, *l'embargo*, dans le port d'Amsterdam, sur un bâtiment qui appartenait à Jacob Séverin.

Le 13 janvier 1740, M. Greys, ministre de Danemarck à la Haye, adressa aux États-généraux un mémoire tendant, d'une part, à démontrer que les bâtiments hollandais arrêtés se trouvaient dans les limites de l'octroi fait au Sr. Séverin, se livrant, d'ailleurs, malgré les avis qui leur avaient été donnés dans l'année précédente, à un trafic interdit aux étrangers sur la côte du Groënland ; et d'autre part à obtenir main-levée de *l'embargo* mis, par voie de représailles, sur le bâtiment appartenant au Sr Séverin.

Le 5 mars suivant, le gouvernement des Provinces-Unies fit connaître que le bâtiment du Sr. Séverin ayant été saisi, non par ordre de LL. HH. PP. mais par arrêt juridique, LL. HH. PP. n'avaient pû qu'interposer leurs bons offices ; que le capitaine danois, son bâtiment et sa cargaison avaient été relâchés ; que LL. HH. PP. espéraient que les quatre bâtiments hollandais seraient également mis hors de cour, si l'on voulait bien considérer, surtout, que depuis un temps immémorial les habitants des Provinces-Unies avaient fait le commerce sur les côtes

du Groënland, sans la moindre intention de porter préjudice aux droits de souveraineté de S. M. danoise.

Sur ces entrefaites, le roi de Danemarck ayant fait équiper (1740), un vaisseau de guerre pour croiser le long des côtes d'Islande, ce bâtiment s'empara de *sept navires hollandais* qu'il rencontra dans ces parages. Six de ces bâtiments furent conduits à Copenhague : le septième parvint à s'échapper, emmenant avec lui un *cadet* de la marine royale et cinq matelots danois qui avaient été placés à son bord, pour conduire la prise.

Le ministre des Provinces-Unies à Copenhague adressa, sans retard, une réclamation officielle au ministère danois.

Celui-ci répondit qu'il était notoire que le 3 avril 1733, le roi avait accordé à une compagnie le privilège exclusif du commerce avec l'Islande, à l'exclusion même des propres sujets de S. M.; que, nonobstant, des bâtiments étrangers se présentaient pour faire la pêche en s'approchant des côtes à *moins de quatre milles*, limite fixée pour la mer territoriale; que cette circonstance portant un préjudice réel aux habitants, S. M. avait cru devoir établir en croisière une frégate de guerre, laquelle avait capturé, dans la limite qu'ils n'auraient pas dû franchir, les bâtiments hollandais dont l'arrestation était le sujet du différend; que le roi espérait que les États-généraux donneraient des ordres pour empêcher leurs sujets de fréquenter le littoral de l'Islande; que le gouvernement danois était, d'ailleurs, disposé à renvoyer les équipages des bâtiments capturés, aussitôt que le *cadet* de la marine royale et les cinq matelots danois qui avaient été placés à bord de la *junge Johanna* seraient de retour à Copenhague.

Cette affaire donna lieu à l'échange de nombreux mémoires, de part et d'autre, les États-généraux cherchant à établir leur droit de pêche sur les côtes d'Islande, fondé, disaient-ils, sur d'anciens traités et sur d'anciens privilèges; le roi de Danemarck maintenant, de son côté, le droit qu'il avait, en vertu de son indépendance et de sa souveraineté, d'éloigner les étrangers du littoral de l'Islande.

Les États-généraux n'ayant pas obtenu du Danemarck les concessions qu'ils réclamaient, firent équiper, en juin 1751, deux vaisseaux de guerre pour protéger leur commerce maritime dans la mer du nord.

Le roi de Danemarck se montra fort offensé de cette mesure: il fit répondre par un nouveau mémoire aux réclamations du gouvernement hollandais, dans le but d'établir encore son droit souverain et imprescriptible, et menaça de prendre telles mesures

qu'il jugerait à propos pour la dignité et l'indépendance de sa couronne.

Ces mesures, de part et d'autre, ne furens suivies d'aucun acte d'hostilité. Après quelque temps, on se borna à restituer les prisonniers qui avaient été faits, c'est-à-dire, d'un côté, le *cadet de la marine* royale et les cinq matelots danois; de l'autre, les équipages des six bâtiments hollandais; mais les bâtiments eux-mêmes et leur cargaison *furent vendus publiquement au profit du trésor public de Danemarck.*

§ 2.

1776. *Commerce avec le Grœnland; différends survenus à ce sujet entre le Danemarck d'une part, et d'autre part la Grande-Bretagne et le gouvernement des Provinces-Unies des Pays-Bas.*

Le roi de Danemarck fit publier, le 18 mars 1776, une ordonnance qui confirmait celles du 25 mars 1751 et 22 avril 1758.

L'ordonnance de 1758 avait accordé à une compagnie commerciale le privilège exclusif de naviguer et de commercer avec la colonie de Groënland: celle de 1776 statua que, sauf le cas de nécessité absolue et pour éviter un naufrage, aucun bâtiment étranger ne pourrait entrer dans un des ports du Groënland et y faire aucune opération commerciale, non plus que dans les îles, ports et colonies danoises, etc., qui se trouvent comprises entre le 60e et le 73e degrés de latitude boréale, sous peine d'être saisi et vendu au profit de la société privilégiée.

Peu de temps après la publication de cette ordonnance, une frégate danoise s'empara, par le 69e degré, du brigantin anglais *le Windsor*, qui était parti des ports britanniques pour la pêche de la baleine dans les mers du Groënland et le détroit de Davis.

Le ministre-résident de S. M. britannique à la cour de Copenhague réclama, le 25 septembre 1776, la restitution du bâtiment capturé et de sa cargaison.

Le 3 octobre suivant, le comte de Bernstorff, ministre des affaires étrangères, fit connaître à l'envoyé d'Angleterre que bien que *le Windsor* eût été légalement condamné par le tribunal de l'Amirauté, S. M. danoise avait ordonné que l'arrêt fut levé, et que *le Windsor* avait reçu la liberté de continuer sa route, avec sa cargaison.

Le ministre britannique crut à propos de réclamer une indemnité en faveur du capitaine, pour le couvrir de ses frais

pendant le séjour forcé qu'il avait fait dans le port de Copenhague.

Cette indemnité ne fut point accordée. Si la légalité de la capture fut restée douteuse, le dédommagement réclamé aurait pu être accordé ; mais, répondit le comte de Bernstorff (par sa lettre du 10 octobre 1776), la demande d'indemnité n'est plus admissible, selon les usages généralement reçus et observés, *dès qu'une sentence a été prononcée par un tribunual compétent et que le bâtiment a été condamné légalement et déclaré confiscable ainsi que sa cargaison.* S. M. danoise, ajoutait-il, est sûre d'avoir donné la preuve la moins équivoque de son amitié pour S. M. britannique, en arrêtant l'exécution et l'effet d'un arrêt rendu en faveur de la compagnie du Grœnland.

Dans le même temps, les navires hollandais *Middelhoven* et *Rust-van-het-Vaterland*, expédiés le 7 mars 1776, de Saardam, pour la pêche de la baleine dans le détroit de Davis, furent arrêtés le 20 juin de la même année, dans les parages de *l'île aux baleines*, par une frégate danoise, conduits à la colonie *d'Egedesminde*, et déclarés de *bonne prise.*

Cette affaire eut la même marche et les mêmes résultats qu'avait eus l'affaire du *Windsor.*

Le 26 septembre 1776, le ministre des Provinces-Unies des Pays-Bas réclama la restitution des bâtiments capturés, ainsi qu'une indemnité pour couvrir les frais de commerce et les dommages résultant du séjour forcé.

Le comte de Bernstorff fit connaître au ministre de la république des Provinces-Unies, que les deux bâtiments capturés seraient remis en liberté, bien *qu'ils eussent été légalement condamnés*; mais, refusant l'indemnité réclamée, il écrivit, le 4 avril 1777, au ministre de Hollande, qu'il était impossible au gouvernement danois d'aller plus loin que ce qu'il avait fait en donnant *main-levée* de l'arrêt prononcé par le tribunal compétent contre les deux bâtiments de Saardam.

« Ce sera toujours avec un regret sensible, disait le comte de Bernstorff, que S. M. se déterminera à adopter les mesures nécessaires pour empêcher un commerce prohibé avec ses états septentrionaux, mais que les sujets de la république continuent de faire malgré les défenses publiées à cet égard en Hollande, et dont l'observation exacte préviendrait toute discussion et tout désagrément réciproques.

« Elle attend de l'amitié de LL. HH. PP. qu'elles n'omettront rien de ce qui pourra contribuer à leur maintien, s'engageant,

de son côté, à concourir, avec l'équité et la modération la plus entière, soutenue de tous les motifs que l'amitié la plus sincère peut inspirer, à entretenir un ordre et une tranquillité parfaite par tous les moyens qu'une distance aussi grande, dans des parages aussi éloignés, peut rendre possibles.

« S. M. aussi éloignée, d'ailleurs, du projet de troubler ses alliés dans l'exercice de leurs justes droits acquis par des traités et par une possession immémoriale, que résolue à défendre et à soutenir ceux qui lui ont été incontestablement transmis par ses prédécesseurs, ne peut que prévoir une harmonie toujours ininterrompue avec une république dont le système se fonde sur des principes également justes et également équitables et rien n'est plus conforme à ses souhaits décidés et invariables. »

§ 3.

Des Colonies en Afrique, en Amérique et en Asie.

Dans les §§ 4, 5 et 6 nous allons grouper quelques détails relatifs 1° aux découvertes et aux établissements coloniaux des Européens en Afrique, en Amérique et en Asie;

2° aux événements principaux auxquels l'existence de ces établissements se trouve liée, et qui intéressent le droit maritime des nations puisqu'ils sont devenus autant de circonstances et de faits curieux de son histoire;

3° aux institutions qui ont eu pour origine, en quelque sorte, les découvertes faites par les navigateurs, ainsi que les établissements coloniaux, notamment le trafic des nègres par les Européens, et la création des compagnies commerciales;

4° enfin, à l'accroissement et à la diminution de la puissance coloniale, des divers États d'Europe; nous indiquerons dans le § 6, le chiffre, en 1850, de la population des colonies que ces États possèdent en Afrique, en Amérique et en Asie.

Le § 4 présentera dix *subdivisions* savoir:

a) Découvertes et établissements coloniaux en Afrique, dans les 14e, 15e, 16e et 17e siècles;

b) Découvertes et établissements coloniaux en Afrique, dans les 15e, 16e et 17e siècles;

c) Commencement du trafic des nègres, *ou traite des noirs,* par les Européens;

d) Origine de la guerre de 1739, entre l'Espagne et l'Angleterre, à laquelle la France a pris part, en 1744, en faveur de l'Espagne;

e) Episode de la guerre : Prise de Louisbourg en 1745, par les anglo-américains ; capture par les anglais de navires entrés en relâche dans le port de Louisbourg ;

f) Origine (ou *prétexte*), de la guerre de sept ans ; *règle de 1756*, ou doctrines des Anglais en ce qui concerne le commerce des colonies en temps de guerre ; paix de 1763, qui enlève le Canada à la France et fait paser cette colonie sous la Puissance de la couronne d'Angleterre, qui la possède encore (1854) ;

g) Guerre de *l'indépendance* de la colonie connue sous le nom de *Nouvelle-Angleterre*;

h) Des colonies espagnoles en Amérique ;

i) Premiers voyages maritimes des Européens en Asie : établissements coloniaux dans les Indes orientales ;

k) Sociétés ou compagnies commerciales privilégiées fondées à la suite des découvertes faites en Amérique, et des relations établies avec les Indes orientales par les navigateurs et le commerce maritime.

Le § 5 fera connaître l'accroissement ou la diminution de la Puissance des divers États européens en Amérique ; ainsi que les restitutions, qui ont eu lieu, en 1814, des colonies que possédaient la France et ses alliés, en 1792, en Afrique, en Amérique et en Asie, et qui leur avaient été enlevées pendant la guerre.

Dans ce même § nous dirons quelles sont les colonies qui, depuis le commencement du siècle actuel, sont devenus États indépendants souverains, et ont été reconnus comme tels par les États européens.

Dans le § 6 nous placerons sous les yeux du lecteur un relevé sommaire des colonies possédées, en 1850, par les États européens, en Afrique, en Amérique et en Asie.

§ 4.

Découvertes, établissements, faits divers, pendant les 14e, 15e, 16e, 17e et 18e siècles.

a) *Découvertes et établissements coloniaux en Afrique dans les 14e, 15e, 16e, 17e et 18e siècles.*

En 1300, les Européens ne possédaient encore aucune colonie sur les côtes d'Afrique ; ils n'avaient même fait encore aucune tentative pour découvrir les îles et les points de la côte occidentale sur lesquels ils auraient pu s'établir ; et cependant on agitait déjà, à cette époque, dans divers cabinets ainsi que dans plu-

sieurs villes commerciales, le grand problème *d'une communication maritime avec les Indes.*

La découverte de la Boussole, perfectionnée en 1302 par Flavio Gioia [1]), commençait à devenir en usage; elle devait favoriser, désormais, les entreprises maritimes.

Des Biscayens, dans l'année 1300, découvrirent les Iles canaries [2]), que cent ans plus tard, en 1405, un gentilhomme normand, Jean de Bethencourt, crut décourir. L'opinion du navigateur français semblerait indiquer que le gouvernement espagnol n'avait fait aucune nouvelle tentative d'y fonder une colonie depuis que l'expédition envoyée par Louis de la Cerda, infant d'Espagne, pour en prendre possession, avait été repoussée par les indigènes, nommés *Guanches*; le Pape Clément VI avait donné à ce prince le titre de roi des Iles fortunées.

Les Français avaient formé quelques relations avec les indigènes de la côte de Guinée, *dès l'année 1361*; les Portugais qui ont été les plus intrépides navigateurs du 15e siècle, et qui, craignant encore de s'éloigner de la terre à une trop grande distance, firent cependant les découvertes les plus importantes sur la côte occidentale d'Afrique, ne découvrirent la Guinée qu'un siècle après que les Français y eurent abordé pour la première fois: ce fut Pedro de Ciutra ou Giutra qui y conduisit la première expédition portugaise, en 1462.

C'est, d'ailleurs, aux Portugais qu'est due, en 1420, la découverte des Iles de Madère, que le prince Henri de Portugal fit, en 1420, cultiver; — du Cap Arguin, en 1442; — du Cap Vert et du Sénégal, en 1445; — des côtes du Congo, *dans la Guniée méridionale*, en 1484 (par Canus de Sousa) [3]). Ce furent encore des Portugais qui, sous le commandement de Barthelemi Diaz, découvrirent, en 1486, la pointe méridionale de l'Afrique, qu'ils nommèrent le Cap des *Tempêtes* ou des *Tourmentes*, et que le roi Emmanuel nomma Cap de *Bonne-Espérance*, parcequ'il comprit que là se terminait le continent qu'il fallait tourner pour se trouver sur la grande voie maritime de l'Inde [4]). Diaz n'osa pousser

[1]) Flavio Gioia ou Gioja a été désigné induement par quelques écrivains sous le noms de *Jean Gira* ou *Goya* et *Goia*; et même sous celui de Flavio *Melphe* ou Melfi, bien que Flavio Gioia ne fut pas né à Melfi, ville épiscopale de la Basilicate, dans le royaume de Naples, mais à Pasitano, petit village dépendant d'*Amalfi*, si renommée, autrefois, pour son commerce maritime et pour ses lois commerciale et de navigation, connues sous le nom de *tables d'Amalfi*.

[2]) Connues des anciens sous le nom d'Iles fortunées.

[3]) Le groupe des Açores fut découvert dans le 15e siècle, en 1471, par un flamand nommé van-der-Berg.

[4]) Malte Brun attribue a Jean II la dénomination de Cap de Bonne-Espérance donnée au Cap des Tempêtes.

plus loin ses découvertes ; mais la voie était indiquée, et, dès l'année 1497, Vasco de Gama quitta le Portugal à la tête d'une flotte considérable pour doubler le Cap de *Bonne-Espérance* et se rendre dans l'Inde ; le voyage de Vasco de Gama changea le commerce de l'Europe.

Les Portugais n'ayant tiré aucun avantage pour leur commerce, de la découverte du Cap de Bonne-Espérance, les Hollandais s'y établirent en 1640, et en commencèrent la colonisation ; la colonie était en pleine prospérité vers le milieu du 17e siècle.

Pendant la guerre de la révolution française (*voir* chap. XXI) le *Cap de Bonne-Espérance* fut pris par les Anglais, en 1795 ; rendu à la Hollande par le traité de paix, signé à Amiens, en 1802, il fut repris, pour la seconde fois, en 1806, par les armes de l'Angleterre, à laquelle les traités de paix de 1814 et 1815 conservèrent la possession de cette colonie. De nos jours les Cafres ont attaqué les colons : l'armée anglaise n'a pu que fort difficilement les faire rentrer dans l'obéissance.

Bien que Paulmier de Grenneville eût découvert Madagascar, en 1504, ce ne fut que dans les années 1603, 1640 et 1664, que les Français y fondèrent des établissements.

Quant à l'île Bourbon et à l'île de France (ou île Maurice), ce ne fut qu'au commencement du 17e siècle que le gouvernement français s'occupa de les mettre en valeur et d'y établir une administration régulière. (*Voir* plus loin *k* de ce §, ainsi que le chap. XXIX, § 4.) Aujourd'hui, possession anglaise.

b) *Découvertes et établissements coloniaux en Amérique, dans les 15e, 16e et 17e siècles.*

Les tentatives des navigateurs portugais pendant le 15e siècle, depuis la découverte de Madère, en 1420, inspirèrent à Christophe Colomb la pensée qu'il existait des terres au-delà du grand Océan qui baignait les côtes occidentales de l'Europe et de l'Afrique. Après avoir obtenu de la reine Isabelle d'Espagne les moyens qu'il sollicitait pour aller à la recherche d'un *nouveau monde*, Colomb, parti d'Espagne le 3 août 1492, découvrit après trente jours de navigation, le vaste continent qui reçut, en 1497, le nom d'Amérique, parceque ce fut Américc Vespuce, gentilhomme florentin, que le premier leva et fit paraître à cette époque une carte de la partie méridionale du continent ou *nouveau monde* découvert par Christophe Colomb. [1])

[1]) « Hos ego versiculos feci, tulit alter honores ! ..... »

Américo Vespuce a fait quatre voyages en Amérique : les deux premiers sous les enseignes du roi d'Espagne ; les deux autres, en 1501 et 1503, sur l'invitation du roi Emmanuel de Portugal ; ce fut pendant le voyage de 1501, qu'il découvrit le Brésil.

Dès l'année 1492, Christophe Colomb reconnut les Lucayes, l'île de Cuba où les Espagnols se sont établis, en 1511, l'île Hispaniola, qui reçut plus tard le nom de St.-Domingue (et qui a repris actuellement son ancien nom caraïbe d'Haïti ; *voir* le § 5). En 1493, Colomb découvrit Porto-Rico et la Jamaïque.

Les Français formèrent un établissement colonial à St.-Domingue, en 1625.

Une association de corsaires anglais et français s'organisa dans l'année 1626, et s'établit tant à St.-Domingue qu'à la Jamaïque, que les Anglais enlevèrent aux Espagnols en 1655. Ces forbans, connus sous le nom de *flibustiers*, ont exercé leurs déprédations jusqu'à la fin du 17e siècle, sans avoir été inquiétés, en aucune sorte, par les gouvernement dont ils se reconnaissaient d'ailleurs les sujets (*voir* chap. XXXVI, § 3). Les colons des Antilles françaises vinrent, en l'année 1660, s'établir sur la côte septentrionale de l'île, sous le nom de *boucaniers*, s'occupant exclusivement de faire la guerre aux *bœufs sauvages* et d'en vendre les peaux aux Européens ; c'est à tort que plusieurs écrivains font des *boucaniers* et des *flibustiers* une même association.

St.-Domingue, la plus belle et la plus productive des Antilles, après Cuba, devint florissante au commencement du siècle dernier, depuis que le gouvernement français qui l'avait abandonnée, dans le principe, à la compagnie des Indes occidentales, la lui eut rachetée, en 1674. Nous dirons dans le § 5, quelle a été la destinée de St.-Domingue.

Une fois l'impulsion donnée par Christophe Colomb, le désir, en marchant sur ses traces, de faire des découvertes plus étendues, inspira partout, mais surtout en Angleterre, en France et en Portugal, le goût des expéditions et des aventures.

Soixante ans après que l'homme de génie eut donné le *nouveau monde* dont il avait deviné l'existence, tous les caps et *tous les points principaux des côtes* de l'immense continent, avaient été découverts : En 1497, la Nouvelle-Angleterre, devenu à la fin du 18e siècle, la république des États-Unis de l'Amérique septentrionale (*voir* chap. VII, § 1) ; — en 1500 et 1501, la Guyanne, le Brésil ; — en 1504, la Louisiane ; — en 1518, les Florides ; — en 1525, le Pérou ; — en 1536, le Chili ; — en 1551, le Mexique ; — en 1554, le fleuve St.-Laurent et le Canada, etc. etc.

Dans l'année 1497, Jean Cabot, envoyé par le roi d'Angleterre, Henri VIII, prit possession au nom de son souverain des pays et côtes qui s'étendent depuis Terre-neuve jusqu'en Virginie.

Deux ou trois ans plus tard, la Guyanne fut découverte et par Colomb, et par Améric Vespuce ; les Hollandais, les Portugais et les Français se partagèrent plus tard ce vaste territoire. Les Anglais y sont également établis actuellement. Les Français fondèrent leurs premiers établissements dans la Guyanne en 1640. La partie française de la Guyanne (qui a pour capitale *Cayenne*, dans l'île de ce nom), et la partie hollandaise, après avoir été prises par les Anglais, pendant la guerre qui suivit la rupture de la paix d'Amiens (*voir* chap. XXVI), furent restituées par la Grande-Bretagne, à la paix de 1814. En 1852, le gouvernement a établi à Cayenne une colonie pénitentiaire.

La Louisiane, découverte en 1504 par un Français, Thomas Albert, resta longtemps l'objet de projets et d'essais infructueux de la part du gouvernement français ; l'insalubrité du climat devint désastreuse pour les hommes qui, en 1682, firent partie de l'expédition entreprise, conformément aux ordres de Louis XIV, par Robert de la Salle qui reconnut le cours du Mississippi, le golfe du Mexique, etc., et fut assassiné, le 20 janvier 1687, par trois scélérats qui appartenaient au personnel de son expédition ; le climat devint fatal également aux hommes qui suivirent d'Iberville en 1698, ainsi qu'aux autres expéditions qui furent essayées de 1718 à 1720. En 1763, la France céda une partie de la Louisiane, à l'orient du Mississipi, à la Grande-Bretagne, et, en 1764, la partie orientale à l'Espagne. (*Voir* chap. XXVIII, navigation des fleuves.) Nous dirons, au § 5, comment cette colonie a été réunie au territoire des États-Unis de l'Amérique septentrionale.

Un officier de Colomb, nommé Pinson, et Cabral qui commandait une expédition portugaise, avaient découvert le Brésil dans l'année 1500 ; ce fut en 1559 que les Portugais y fondèrent une première colonie.

En 1518, un Français, le baron de Lévi, découvrit et reconnut les côtes de la Floride jusqu'à l'Acadie, et Magellan [1], le premier navigateur qui ait fait un voyage de circumnavigation du globe, franchit, en 1521, le détroit qui a reçu son nom, et découvrit les Philippines, dont le chef se déclara vassal de la couronne d'Espagne.

[1]) Fernand Magellan, navigateur portugais entré au service du roi d'Espagne.

De 1518 à 1536, Fernand Cortez, Pizarre, Don Diego Almagro s'emparèrent du Mexique, du Pérou, du Chili ; de 1534 à 1540, un Français, Jean Cartier, de Saint-Malo, découvrit le fleuve St.-Laurent et parcourut le Canada, où les Français s'établirent en 1604 ; et William Ralegh, en 1584, découvrit la Virginie.

Des développements plus étendus concernant les découvertes qui furent faites en Amérique pendant les 15e, 16e et 17e siècles, paraîtraient superflus ; à la fin du 17e siècle, le vaste continent américain était connu des Européens, mais non pas encore totalement exploré ni utilisé ; c'est pendant le 18e siècle surtout que la civilisation a fait des progrès en Amérique.

c) *Commencement du trafic des nègres, ou traite des noirs, par les Européens.*

Après les premières découvertes faites sur le continent américain, depuis l'arrivée de Colomb en 1492 jusqu'au commencement du 16e siècle, les Européens établis sur divers points de ce territoire, encore vierge des travaux agricoles, songèrent à faire cultiver les terres dont ils s'étaient mis en possession ; mais ils reconnurent bientôt que les naturels du pays, Caraïbes ou Indiens, ne se prêteraient, de longtemps encore, aux travaux, nouveaux pour eux, auxquels il fallait les assujétir. On eut donc recours à l'introduction d'un certain nombre de nègres qui furent importés en Amérique, dans l'année 1503. [1]) Depuis plus de vingt-cinq ans, les nègres étaient employés à la culture du sucre dans l'île de St.-Thomé.

En 1517, en vertu d'un privilège accordé par Charles V à l'un de ses sujets de la Flandre, pour plusieurs années, quatre mille nègres furent importés dans les colonies espagnoles ; le privilège passa bientôt après entre les mains des Génois. A son expiration, les Portugais obtinrent pour eux le renouvellement du privilège. En 1696, une compagnie portugaise prit l'engagement

[1]) Le trafic des nègres d'Afrique existait en Portugal plus de 40 ans avant la découverte de l'Amérique par Colomb. Nous allons reproduire ce que dit Malte-Brun sur ce sujet. « ..... En 1442, Lisbonne vit avec étonnement les premiers esclaves « noirs avec leurs cheveux crépus et entièrement différents des prisonniers de « guerre maures qui n'étaient que basanés : les Mahométans les avaient donnés, ainsi « que de la poudre d'or, pour rançon de quelques-uns de leurs compatriotes tombés « entre les mains des Portugais ; car, avant l'établissement de la compagnie créée « pour le commerce des esclaves et établi à l'île d'Arguin découverte en 1452, et « avant que l'or de la Guinée eût mis les Portugais en état d'acheter les nègres, les « malheureux Africains étaient tous les jours enlevés de force. En 1445, les Portu- « gais arrivèrent au Sénégal où ils trouvèrent les premiers nègres payens ; tous les « peuples qu'ils avaient vus plus au Nord et avec qui leur comptoir d'Arguin faisait « un commerce réglé, étaient Mahométans. »

d'introduire, en cinq années, 25,000 nègres dans les colonies espagnoles.

En 1702, le privilège qu'avaient exploité les Portugais pendant six ans, fut accordé aux Français; mais ceux-ci manquant d'établissements sur la côte occidentale d'Afrique, ne purent remplir leurs engagements. A la paix d'Utrecht, en 1713, une compagnie anglaise fut chargée, conformément aux clauses du contrat connu sous le nom de *l'Assiento*, de faire arriver chaque année, pendant trente ans, 4,800 Africains dans les établissements espagnols; elle paya au gouvernement du roi Philippe V 180 francs par tête d'esclave introduit dans les limites de l'importation annuelle stipulée par le contrat, et seulement la moitié de cette somme pour chacun des esclaves noirs importé au-delà de 4,800. La guerre de 1739 (dont nous parlerons dans la section suivante, sous *d*) [1]) suspendit momentanément le privilège de la compagnie du Sud. Après la pacification de 1748, dont le traité fut signé à Aix-la-Chapelle, la compagnie reprit ses droits, qu'elle céda à un négociant de Londres, nommé Robert Mayne.

En 1765, une société composée de maisons de commerce espagnoles, françaises et génoises, établies à Cadix, fut chargée de pourvoir les colonies espagnoles d'esclaves noirs.

Chacune des nations maritimes européennes trouva d'ailleurs, parmi ses armateurs, des maisons qui se livrèrent à la *traite des noirs*; ce trafic se fit avec dureté, souvent même avec inhumanité, de la part d'un grand nombre de capitaines négriers qui ne laissaient pas le moindre espace dont ils pouvaient disposer dans les bâtiments, sans y *entasser* les malheureux qu'ils avaient *chargés* sur les côtes occidentales de l'Afrique. Arrivés aux colonies, ces infortunés enlevés à leur pays, quelques-uns vendus et livrés par leur propre famille, étaient traités, sur un grand nombre de plantations, par les *commandeurs*, avec tout autant d'inhumanité qu'en avait montrée, pendant le voyage, le capitaine négrier; du moins, sur terre si leurs travaux étaient pénibles, si le fouet d'un *commandeur* brutal les frappait, ils avaient l'air et l'espace, et beaucoup parmi eux avaient le bonheur d'être achetés par des colons qui savaient être bons et justes à leur égard.

Des actes nombreux de barbarie accomplis sur la personne des esclaves noirs, l'abandon dans lequel beaucoup de colons ont laissé vivre leurs nègres, sans jamais leur faire donner aucune instruction religieuse, sans chercher à améliorer leurs mœurs, etc.

[1]) *Voir* également, à l'occasion de la guerre de 1739, le chap. XI, § 4.

furent autant de circonstances regrettables, quelques-unes même odieuses, qui développèrent en leur faveur, dans le cœur de quelques hommes généreux, des sentiments de philantropie, et leur créèrent bientôt, en Europe, des *protecteurs*, lesquels réclamèrent non pas uniquement l'adoucissement du sort des nègres, mais l'abolition complète de la traite et de l'esclavage.

Le gouvernement anglais lui-même, et malgré l'opposition qu'il éprouva dans le parlement de la part de personnages considérables, prêta son appui à ces sentiments généreux, à ces demandes de l'abolition d'esclavage : il comprit d'ailleurs que la cessation de l'importation de nègres dans les colonies était de nature à ruiner et à faire tomber les établissements coloniaux des Européens dans les Antilles, et notamment les colonies espagnoles et françaises, Cuba, Porto-Rico, la Martinique, la Guadeloupe, etc., rivales de celles, bien moins importantes dans leur ensemble, que l'Angleterre possède dans cette partie du globe [1]) ; avec les colonies immenses de l'Angleterre dans les Indes orientales, dans l'Océanie, etc., en se couvrant du manteau de la philantropie et en se faisant un mérite des sentiments de générosité et d'humanité qu'elle invoquait auprès des cabinets en Europe et en Amérique, il lui était facile de se condamner à voir diminuer la prospérité de ses îles dans la mer des Antilles, pourvu qu'en même temps la France, l'Espagne, les Pays-Bas, victimes de leur facilité à imiter la Grande-Bretagne, vissent en peu de temps arriver la décadence de leurs colonies d'Amérique. La Grande-Bretagne ne devait-elle pas, en outre, et comme l'un des moyens d'arriver plus promptement à l'extinction de la traite, obtenir des Puissances signataires des traités dont elle provoquerait la conclusion, l'avantage de pouvoir exercer, à l'aide de sa puissante et nombreuse marine militaire, *un droit de police et de contrôle sur la mer ?* Or, combien de fois n'a-t-on pas abusé du droit de *visite* établi en vue de la suppression de la traite !

L'extinction de la traite des noirs, l'abolition de l'esclavage adoptée comme principe par les gouvernements chrétiens, méritent sans doute les éloges des philantropes et des amis de l'humanité ; mais la précipitation avec laquelle le gouvernement français a mis en pratique sans retard, en 1848, *l'affranchissement immédiat des noirs*, ne fait pas honneur à la prudence ni à l'esprit

[1]) Les colonies de la mer des Antilles appartenant à l'Espagne, à la France, aux Pays-Bas, à la Suède et au Danemarck, présentent :

une population de . . . . 1,595,000 âmes et une superficie de 2,595 milles □ ;
les Antilles anglaises ont 805,000 » » » » » 684 » »

de sagesse des hommes qui, à cette époque, s'étaient emparés de la direction des affaires publiques et ont signé le décret d'émancipation. Il n'a fallu qu'*un trait de plume* à ces profonds administrateurs pour transformer, sans aucune transition, des esclaves en *citoyens* jouissant de tous les droits politiques. Ce *trait de plume* rivalise avec le *fiat lux !*

L'abolition de la traite des noirs fera le sujet du chap. XXXI.

d) *Origine de la guerre de 1739 entre l'Espagne et la Grande-Bretagne, guerre dans laquelle la France se trouva entraînée en 1744.*

Les colonies fondées en Amérique par les États européens, furent reconnues (mais inexactement déterminées dans leurs limites), par les traités signés à Utrecht, en 1713.

Pendant trente années, aucun de ces États ne fut troublé dans la jouissance paisible de ses territoires coloniaux.

Nous avons vu dans l'article, qui précède, que les Anglais avaient obtenu, en 1713, *l'Assiento* qui les autorisait, moyennant le paiement au trésor d'Espagne de 180 francs, ou 33 piastres, par tête de nègre, à introduire chaque année et pendant trente ans, dans les colonies espagnoles en Amérique, 4,800 esclaves noirs des côtes d'Afrique. La compagnie anglaise qui exerçait ce privilège fut autorisée par faveur spéciale de l'année 1717, à pouvoir envoyer chaque année au Mexique, un bâtiment de 850 tonneaux ; la compagnie abusa de cette permission pour établir une contrebande incessante qui portait un immense préjudice au fisc espagnol, ainsi qu'au commerce légal et régulier des autres nations dans le golfe de Mexique. Le ministère britannique fut prévenu et ne tint aucun compte des plaintes exprimées par l'Espagne. Le gouvernement espagnol ordonna, en conséquence, à ses gardes-côtes de réprimer par la force la contrebande qui se pratiquait à l'abri du monopole négrier qu'exerçait la compagnie anglaise de *l'Assiento.* Des confiscations de navires et de marchandises, quelques cruautés même, a-t-on ajouté, dont plusieurs sujets britanniques furent victimes, de la part des autorités espagnoles, suivirent l'ordre venu de Madrid pour la répression du commerce interlope. Les Anglais se plaignirent à leur tour, et le cabinet de l'Escurial, que le cabinet de St.-James n'avait point écouté dans le principe, ne se montra pas disposé à faire droit aux plaintes de celui-ci ; il lui répondit qu'au gouvernement anglais appartenait de mettre fin aux mesures prises par les autorités espagnoles, en donnant

des ordres sévères à ses sujets de la compagnie de *l'Assiento* et autres, de cesser toute contrebande.

Les esprits s'aigrirent, quelques hostilités instantanées et non-prévues eurent même lieu sur mer entre les bâtiments anglais et des bâtiments espagnols ; et le gouvernement espagnol mettant en avant les nécessités du commerce de ses propres sujets, en vint à refuser aux Anglais la permission de continuer à couper du bois dans la baie de Campèche.

La France intervint d'office, en 1738, comme médiatrice ; la guerre prête à éclater entre la couronne britannique et Philippe V fut arrêtée ; un traité conclu, le 14 janvier 1739 au Pardo, semblait devoir applanir, de part et d'autre, tous les griefs ; il fut convenu que l'Espagne paierait une indemnité de 95,000 livres Sterling (2,375,000 francs), pour les prises maritimes induement faites par les autorités espagnols, à la condition, et certes les prétentions du cabinet de Madrid étaient de toute justice, que les Anglais s'abstiendraient de tout commerce interlope ; le gouvernement espagnol se réservait d'ailleurs le droit de suspendre *l'Assiento* dans le cas où la compagnie anglaise ne verserait pas au trésor royal les 68,000 livres Sterling (1,700,000 francs), qu'elle lui devait.

Après de violents débats dans le parlement britannique, le traité du Pardo fut adopté ; mais le gouvernement du roi Georges II ne l'exécuta pas, et fit même croiser une forte escadre sur les côtes d'Espagne.

De son côté, le gouvernement du roi Philippe V ne paya point l'indemnité consentie.

Le commerce de contrebande avec l'Amérique recommença de la part des Anglais ; les autorités espagnoles firent arrêter les bâtiments anglais qui s'y livraient ; le roi d'Angleterre délivra *des lettres de marque* à ses sujets ; l'Espagne se vit dans la nécessité de suivre également cette déplorable voie de guerre.

La guerre fut déclarée.

Mais avant que les hostilités eûssent *officiellement* commencé (*a fortiori* pendant la durée de la guerre !), il se commit des actes de brigandage et de cruauté inouïs de la part des corsaires anglais, déplorable résultat de l'usage des *lettres de marque*, ce diplôme de forban légal, au moyen duquel tout armateur, sous le prétexte de servir la patrie, ne sert que ses intérêts particuliers, et peut impunément s'abandonner à ses instincts cupides ! Ces actes de brigandage et de cruauté ont été tels que, dans sa juste indignation, l'écrivain *anglais* qui a publié l'*Examen des préjugés*

vulgaires contre le traité signé au Pardo, le 14 janvier 1739, s'écrie : « Si tous nos brigandages commis dans les mers de l'Amé-« rique étaient connus, la nation se trouverait surprise d'avoir « produit tant de scélérats qui ont violé les droits les plus sacrés « des gens. » (*Voir* chap. IV.)

La guerre ayant été déclarée, le cabinet de Versailles comprit l'inutilité, désormais, de toute intervention, de toute tentative pour rétablir les relations pacifiques entre les belligérants ; le cardinal de Fleury s'étudiait d'ailleurs à éviter toute démarche qui pourrait, par suite de difficultés imprévues venant à surgir du sein même des négociations entamées par lui, entrainer la France à prendre part à une guerre maritime (*voir* chap. XI, § 4) ; toutefois, dans l'indignation qu'il éprouva en apprenant que, dans le mois de décembre 1740, l'amiral anglais Vernon s'était emparé de Porto-Bello, et avait en quelque sorte détruit cette ville, le cardinal fit partir une escadre destinée à protéger les côtes espagnoles en Amérique, et il remit aux commandants des vaisseaux du roi, son souverain, des instructions sur la conduite qu'ils auraient à tenir pour qu'une guerre entre la France et l'Angleterre ne sortît pas de la démarche qu'il croyait ne pouvoir se dispenser de faire. Divers événements maritimes que, dans tout autre temps, le cabinet de Versailles eût considérés comme autant de *casus belli*, ne purent entrainer le cardinal de Fleury à déclarer la guerre à la Grande-Bretagne ; nous les signalerons au chap. XI, § 4, auquel ils appartiennent spécialement. C'est également là que nous dirons comment Louis XV, après la mort du cardinal, arrivée le 29 janvier 1743, rompit, enfin, avec le cabinet de St.-James, et soutint ouvertement, en 1744, et jusqu'à la paix d'Aix-la-Chapelle, en 1748, les armes de Philippe V et de Ferdinand VI qui succéda à ce monarque, son père, sur le trône d'Espagne, le 9 juillet 1746. Nous nous bornerons, dans l'article qui suit (section *e*), à reproduire un épisode de cette guerre, en Amérique.

e) *Siége de Louisbourg, enlevé à la France ; — prises maritimes faites par les Anglais ; bâtiments entrés en relâche à Louisbourg, dans l'ignorance où étaient les capitaines que cette place se trouvait entre les mains des Anglais.*

L'île de Louisbourg, située à l'embouchure du fleuve St.-Laurent, appartenait à la France ; le traité d'Utrecht avait confirmé cette possession.

Bien que la guerre eût été déclarée à l'Angleterre par la France, en 1744 (*voir* chap. XI, § 4), le gouvernement de S. M. Britan-

nique semblait ne pas avoir la pensée d'enlever cette colonie à la France ; mais des négociants de la *Nouvelle-Angleterre* (cette vaste et importante colonie qui, trente ans plus tard, a échappé au sceptre des rois de la Grande-Bretagne ; *voir* chap. VII, § 1), conçurent le projet de s'emparer d'une île française dont le commerce avec la mère-patrie employait annuellement, pour la pêche de la Morue, 500 bâtiments, et semblait devoir devenir la rivale de Boston !

Un négociant nommé Vaughan, de la baie de Massachuset, fit la proposition aux colons Anglo-Américains de lever des troupes et de fondre sur Louisbourg. Une armée de plus de 6,000 hommes fut organisée aux frais des colons, qui placèrent à sa tête un sieur Pepperel ; l'on arma et l'on approvisionna des bâtiments, et l'on se tint prêt à agir au moment où l'autorisation d'attaquer, demandée à Londres, arriverait ; le ministère approuva cette expédition *marchande*, qui avait son origine dans une rivalité de poisson fumé et salé ! L'avis en fut porté par l'amiral Waren, qui arriva à la tête d'une escadre de quatre vaisseaux. Après un siége de 50 jours, Louisbourg tomba au pouvoir des Anglais le 26 juin 1745 ; un vaisseau de la marine royale de France expédié au secours de Louisbourg, arriva trop tard et fut pris par l'escadre de l'amiral Waren. La garnison fut transportée sur les côtes de la Bretagne par des bâtiments anglais.

Cette expédition de marchands jaloux de la prospérité de Louisbourg, mais secondée par des forces royales, fut conduite avec tant de rapidité que plusieurs bâtiments du commerce, ignorant que Louisbourg se trouvait entre les mains des Anglais, vinrent y chercher un refuge ; deux bâtiments de la compagnie française des Indes, et un galion d'Espagne, nommé *l'Espérance*, entrèrent sans défiance dans le port peu de temps après qu'il était passé, par la conquête, sous la domination britannique ; les autorités anglaises ne tinrent aucun compte de l'ignorance et de la bonne foi des capitaines, ni de la nécessité qui pouvait les avoir mis dans le cas d'entrer à Louisbourg, au lieu de continuer leur route : le galion *l'Espérance* notamment poursuivi par des corsaires auxquels il était parvenu à échapper, vint de cette sorte se livrer, à son insu, aux Anglais qui n'eurent d'autre peine que de se partager ses dépouilles. La charge des trois navires capturés sans efforts de la part des capteurs, fut évaluée à plus de 25 millions de francs.

Des États civilisés devraient-ils profiter ainsi de la bonne foi de capitaines qui entrent dans un port où ils s'attendent à ren-

contrer les autorités de leur nation, ou d'une nation amie? Devraient-ils profiter de la relâche forcée d'un navire qui, dans l'ignorance où se trouve le capitaine que le port devant lequel il se présente pour entrer, est tombé aux mains de l'ennemi, vient, avec confiance, y réclamer abri ou protection, contre la mer agitée, ou bien contre un ennemi d'une force supérieure? (*Voir* chap. XII.)

f) *Origine ou prétexte de la guerre de sept ans; — Règle de 1756; — Paix de 1763.*

Une limite mal déterminée, par le traité de 1713, de territoires contigus appartenant à la France et à l'Angleterre, sur le vaste territoire de l'Amérique septentrionale, devint l'occasion d'une guerre qui dura *sept ans,* guerre que la Grande-Bretagne commença en violant toutes les doctrines internationales consacrées, c'est-à-dire par la capture, *sans déclaration préalable de rupture,* des bâtiments de la marine commerciale de France, sur toutes les mers, et par l'attaque que firent l'escadre de l'amiral Roscawen de deux vaisseaux de guerre français, *l'Alcide* et *le Lys,* et peu après l'escadre de l'amiral West, de la frégate française *l'Espérance.* Le vicomte de Bouville qui commandait la frégate *l'Espérance* [1]), n'amena son pavillon qu'à la dernière extrémité, et fut conduit comme prisonnier de guerre à Londres. Là, on lui offrit de pouvoir retourner en France sur parole; il répondit avec hauteur qu'il ne voulait de sa liberté qu'en l'achetant par une rançon, car il se regardait comme étant tombé entre les mains de pirates puisqu'il avait été attaqué en temps de paix contre le droit des gens.

La difficulté soulevée par l'Angleterre au sujet de la limite coloniale ayant été le *prétexte,* mais nullement le motif réel, de la guerre, il serait inutile d'entrer à ce sujet dans de longs développements; nous nous bornerons donc à rappeler les circonstances en peu de mots.

Par le traité d'Utrecht, la France avait cédé à l'Angleterre *l'Acadie* voisine du Canada, *avec ses anciennes limites.*

Quelles étaient ces limites?

Elles n'avaient jamais été ni connues, ni posées, ni indiquées d'une manière quelconque, ainsi qu'il résulte évidemment d'un mémoire que le comte de Broglie, ambassadeur de France à Londres,

[1]) Le 11 novembre 1755; l'attaque contre l'*Alcide* et *le Lys* avait eu lieu le 11 juin précédent.

avait été dans le cas de présenter, *en 1724*, au cabinet de St.-James.

Un État tiers aurait pû être invoqué en qualité d'arbitre : la question eût été résolue et la difficulté applanie sans qu'il eût été nécessaire de faire couler le sang d'un grand nombre d'hommes, et de ruiner une masse de maisons de commerce.

Mais ce n'était pas ce que voulait l'Angleterre qui, possédant une marine supérieure à celle de la France, se flattait de pouvoir détruire celle-ci complètement et de rendre, de cette sorte, la France incapable de conserver des colonies.

La guerre, commencée aux colonies, reçut à son début le nom de *guerre coloniale.*

Nous consacrerons un chapitre spécial (chap. IV) à la réproduction des événements maritimes qui appartiennent à la guerre de sept ans, et c'est là que nous parlerons des doctrines nouvelles, *et complètement absurdes*, que le gouvernement anglais voulut établir en ce qui concerne le commerce des colonies en temps de guerre ; on sait d'ailleurs que ces doctrines sont connues sous le nom de *Règle de 1756.*

Le traité de paix qui fut signé à Paris, le 10 février 1763, enleva à la France le Canada, que la Grande-Bretagne a conservé depuis. (*Voir* §§ 5 et 6.)

g) *Guerre de l'indépendance des États-Unis, connus antérieurement sous le nom de Nouvelle-Angleterre.*

Cet immense événement, l'indépendance politique de la colonie la plus considérable que l'Angleterre possédât sur le continent américain, n'est rappelé dans ce chapitre qu'à titre de fait capital dans l'histoire des colonies ; mais la guerre pour l'indépendance d'une colonie aussi importante que l'était la *Nouvelle-Angleterre,* les faits nombreux qui intéressent le droit maritime des nations, auxquels a donné naissance une guerre à laquelle ont pris une part active quatre Puissances maritimes européennes, la France, l'Espagne, les Provinces-Unies des Pays-Bas et la Grande-Bretagne ; les doctrines qui ont été, à cette occasion, adoptées par tous les grands États de l'Europe, moins l'Angleterre, réclamaient un chapitre spécial ; nous prenons la liberté de renvoyer le lecteur au chapitre VII.

h) *Des colonies espagnoles.*

Nous avons dit plus haut (section *d*), que la guerre de 1739, entre l'Espagne et l'Angleterre, commença aux colonies ; à cette

époque la couronne espagnole possédait les immenses territoires de Mexique, du Pérou, du Chili, etc. etc.; elle ne possède plus aujourd'hui un seul port de relâche sur le *continent* américain; toutes ses colonies se sont successivement transformeés en *républiques indépendantes*, ou ont été absorbées par les États-Unis de l'Amérique septentrionale; l'île de Cuba, celle de Porto-Rico et les îles Vierges sont les seules colonies dans les mers d'Amérique qui soient restées sous la domination de l'Espagne. (*Voir* les §§ 5 et 6 suivants; au chap. XXXVI nous dirons les entreprises qui ont été tentées, de nos jours, pour enlever Cuba à l'Espagne.)

i) *Premiers voyages maritimes des Européens aux Indes orientales; établissements principaux des Européens dans cette contrée pendant les 15e, 16e et 17e siècles.*

Dans le même temps qu'Améric Vespuce visitait, en 1497, la partie méridionale du continent découvert par Colomb en 1492, et que Jean Cabot en découvrait la partie septentrionale et prenait possession des pays parcourus par lui, au nom du roi d'Angleterre, Henry VIII, son souverain, un grand navigateur portugais doublait le cap de Bonne-Espérance, découvert, en 1486, par un de ses compatriotes Barthélémi Diaz: Vasco de Gama, dont le voyage avait été ordonné par le roi Emmanuel, son souverain, mit à la voile le 8 juillet 1497. Après avoir visité Goa, et divers autres points de la côte qu'un voyageur portugais parti d'un des ports de la mer Rouge avait déjà visité en 1487, Vasco de Gama vint mouiller, dans le mois de mars 1498, après neuf mois de voyage, devant la ville de Mozambique, et, revenant sur ses pas, il jeta l'ancre le 20 mai suivant, devant Calicut, sur la côte du Malabar. Créé amiral des Indes, par le roi Emmanuel, à son retour, Vasco de Gama ne tarda pas à retourner dans les Indes orientales; il y forma des rapports avec divers souverains de cette contrée, et y posa les fondements des premiers établissements portugais.

Les Portugais, dirigés par Alphonse d'Albuquerque, se présentèrent en 1506, à Ceylan; en 1509, à Malacca, où ils s'établirent en 1511. Goa devint le centre de la domination des Portugais dans les Indes; et comme les Portugais furent les navigateurs les plus intrépides de cette époque, ce fut encore un Portugais, Fernand Perez d'Andrada, qui, le premier parmi les Européens, aborda en Chine, en 1517.

Six ans après, les Hollandais découvrent Bornéo ; ils enlèvent Java aux Portugais en 1598 ; fondent Batavia en 1619.

En 1622, Van Diemen visite la Nouvelle-Hollande, où les Hollandais avaient abordé en 1616, et dont le célèbre Abel Tasman fit le tour en 1642.

Les Anglais comptent un grand nombre de navigateurs qui, pendant le 16e et le 17e siècle, ont abordé des territoires et des îles en Asie : Drake, en 1577 ; Cawendish, en 1586 ; Hawkins qui découvrit, en 1595, les îles Falkland ou îles Malouines ; Dampier et Cowley, en 1673 et 1683, etc. ; mais c'est surtout dans le 18e siècle que les navigateurs anglais ont fait les voyages les plus considérables : Wood Rogers, en 1708, fit une expédition dans la mer du Sud ; Georges Anson, qui, en 1740, fit un voyage autour du monde ; Wallis et Carteret, en 1766 ; Cook accomplit plusieurs voyages autour du monde, en 1768, 1772 et 1776. A la suite de ces voyages divers, l'Angleterre forma des établissements, dans le 17e siècle, en Asie ; mais ce ne fut que vers le milieu du 18e siècle, et lorsque les vice-rois ou *Soubahdars* de l'empire du Mogol, renversé par Thamas-Kouli-Khan en 1737 [1]), cherchèrent à se rendre indépendants, que la puissance de l'Angleterre commença à devenir réelle dans ces contrées ; l'indépendance des vice-rois, trop faibles pour résister alors qu'ils furent séparés ne tarda pas à devenir chimérique. Lord Clive qui commandait les Anglais établis au Bengale, sut profiter de l'état de faiblesse relative qui résultait, pour chacun des vice-rois devenus indépendants, de leur séparation en plusieurs États distincts. La victoire de Plassey qu'il remporta, en 1757, sur le Soubahdar de Calcutta, entraina les divers princes indiens à conclure des traités avantageux à la nation anglaise ; le faible empereur de Delhi accorda la concession des pays conquis par les armes de Lord Clive. Depuis cette époque, la puissance de la Grande-Bretagne dans les Indes orientales a fait chaque année d'immenses progrès : les événements politiques qui se sont développés en France à la fin du 18e siècle, et les guerres qui ont occupé l'Europe jusqu'en 1814, ont favorisé les succès des Anglais, qu'aucune Puissance, à cette époque, ne pouvait entreprendre d'arrêter.

Nous ne saurions dérouler ici le tableau des conquêtes de l'Angleterre dans les Indes orientales : nous nous bornerons dans

[1]) Devenu roi de Perse par usurpation, en 1735, et mort en juin 1747. Comme général, il portait le nom de Nadir-Chah.

le § 6, à indiquer leur importance, en donnant l'état sommaire de ses colonies en Asie. [1])

Quant aux Français, les grands navigateurs de leur nation qui ont parcouru les mers des Indes, ainsi que la partie du Grand-Océan, nommée mer Pacifique ou mer du Sud, appartiennent au 18e et au 19e siècles : en 1714, de la Barbinais, qui visita la Chine et les Philippines ; 1739, Bouvet ; 1766, Bougainville qui découvrit Otaïti, que venait également de découvrir Wallis, dans la même année ; 1771, Marion ; 1768 à 1776, de Surville qui, dans cette dernière année, visita la Nouvelle-Hollande ; de 1774 à 1781, Pierre Sonnerat qui, par ordre du roi, fit un voyage aux Indes et en Chine ; 1780, l'amiral de Suffren de St.-Tropez ; 1786, Lapeyrouse ; 1790, E. Marchand et Prosper Chanal, qui entreprisent un voyage autour du monde ; 1791, d'Entrecasteaux, envoyé à la recherche de Lapeyrouse, etc. ; et, dans le siècle actuel, les amiraux et capitaines Durville, Philibert, Duperrey, Bougainville, Freycinnet, Lapierre, de Mackau, etc. etc.

Les établissements français dans les Indes orientales n'ont jamais été fort considérables ; ce ne fut que sous le règne de Louis XIV, c'est-à-dire vers le milieu du 17e siècle, qu'ils furent formés : Chandernagor en était le chef lieu au Bengale, Pondichéry sur la côte de Coromandel, et Mahé sur la côte de Malabar. (*Voir* le § 6.)

C'est ici que nous devons rappeler divers événements maritimes et coloniaux qui, après avoir jeté quelqu'éclat sur le nom français dans l'Inde, contribuèrent cependant à la ruine des établissements français ; événements auxquels prirent une grande part deux hommes remarquables, l'un et l'autre, par leurs talents, nous voulons parler de Dupleix, gouverneur de Pondichéry, et de la Bourdonnais, gouverneur de l'île Bourbon et de l'Ile de France. Ces deux îles bien que classées par les géographes comme appartenant à l'Afrique, doivent figurer parmi les établissements français dans les Indes orientales, en raison de la situation que la compagnie leur avait faite, en plaçant leur gouverneur sous l'autorité du gouverneur de Pondichéry.

L'île Bourbon qui avait été découverte en 1545 par les Portugais et avait reçu le nom de Masarenhas, tomba, en 1642, en la possession des Français qui commençèrent à s'y établir en 1649.

L'île Maurice fut abandonnée en 1712 par les Hollandais ; la France s'en empara, en 1720, et lui donna le nom d'Ile de France ;

[1]) *Voir* plus loin l'article consacré à la compagnie anglaise des Indes orientales.

les Anglais auxquels elle appartient actuellement lui ont rendu son premier nom.

La Bourdonnais qui, simple enseigne de vaisseau, avait fait un voyage dans les mers du Sud, et avait visité les Philippines et les côtes des Indes orientales, de 1713 à 1718, entra au service de la compagnie française des Indes, qui l'envoya à Pondichéry. En 1733, il fut nommé directeur général des Iles de France et de Bourbon. Il se rendit en 1735 à l'Ile de France où tout était à créer ; il y organisa la colonisation, l'administration, les arsenaux de construction navale, etc., et fit respecter le nom français, en 1741, en délivrant Mahé, assiégé par une caste du Malabar. Quand La Bourdonnais put juger, par ce qui se passait entre l'Espagne et l'Angleterre, depuis l'année 1739 (*voir* plus haut section *d*, ainsi que le chap. XI, § 4), que la guerre ne tarderait pas à éclater entre la France et la Grande-Bretagne, il conçut, dès l'année 1742, le projet d'assurer l'empire de la mer des Indes au pavillon français. La guerre ne fut déclarée qu'en 1744. Aussitôt, La Bourdonnais arme neuf vaisseaux sur lesquels il embarque 3,000 combattants, dont 800 de race noire, et se met à parcourir les mers. Il cherche surtout à rencontrer l'escadre anglaise, commandée par l'amiral Peyton [1]), qui s'était emparé d'un grand nombre de bâtiments de la marine commerciale française ; il l'atteint enfin, en 1746, devant Madras et la disperse. Il opère alors un débarquement, assiège la ville de Madras, et l'oblige, le 24 septembre 1746, à signer une capitulation par laquelle les autorités anglaises s'engagent à payer une rançon de neuf millions de francs. La Bourdonnais avait reçu pour instructions du ministre, de ne conserver aucune des conquêtes qu'il pourrait faire dans l'Inde.

Dupleix, qui après avoir exercé depuis l'année 1730 les fonctions de directeur de la colonie de Chandernagor, avait été nommé, en 1742, gouverneur de Pondichéry, où il prit la direction suprême des intérêts de la compagnie française des Indes orientales, Dupleix se montra-t-il jaloux des succès obtenus par La Bourdonnais, ou voulut-il se venger du refus que lui avait fait la compagnie anglaise de garder réciproquement une *entière neutralité*, au moment où la guerre avait éclaté entre la France et la Grande-Bretagne ? quel que soit le motif qui l'ait guidé dans sa conduite, il ne voulut pas ratifier la capitulation du 24 septembre.

Il part en toute hâte pour Madras, retire à La Bourdonnais les

[1]) Selon Voltaire, l'amiral anglais se nommait Barnet.

vaisseaux que celui-ci avait armés, s'empare de la *ville noire*, c'est-à-dire de la partie de la ville de Madras, où sont établis les négociants et les artisans de toutes les nations et races de l'Inde, et la détruit complètement. Par cette barbarie inutile et qui parut d'autant plus atroce que la conduite de La Bourdonnais avait été remplie d'humanité, Dupleix rendit le nom français odieux dans l'Inde. A la suite des rapports qu'il adressa en France, La Bourdonnais fut rappelé à Paris, et traduit devant une commission nommée pour le juger ; il resta trois ans et demi à la Bastille avant que cette commission rendit son jugement, qui acquitta, d'ailleurs, La Bourdonnais. Si, maître de Madras, Dupleix, au lieu de détruire une partie de la ville, en eût chassé les Anglais, et s'y fut établi, peut-être que la puissance de la compagnie anglaise ne se fut jamais développée. [1])

Si Dupleix affaiblit dans l'Inde la considération dont y jouissait le nom français, en détruisant la *ville noire*, il lui rendit, on doit le reconnaître, un nouvel éclat quelque temps après en défendant, pendant 37 jours de tranchée ouverte, Pondichéry contre les forces de deux amiraux anglais, soutenus par deux Nabobs du pays; la tranchée avait été ouverte le 30 août 1748 ; les amiraux anglais furent obligés de lever le siége le 6 octobre suivant. Dupleix reçut à cette occasion le cordon rouge de l'ordre royal et militaire de Saint-Louis et le titre de Marquis.

En 1751, la Nabobie d'Alcate étant devenue vacante, deux prétendants se présentèrent, l'un soutenu par la compagnie anglaise, l'autre par Dupleix et les alliés de la compagnie française. Au début, l'avantage fut pour Dupleix ; mais le génie de Lord Clive l'emporta et fit tourner la roue de la fortune du côté de sa nation; déjà, en 1749, la compagnie anglaise avait protégé le Nabob du Carnatic contre les Français.

Dupleix, contre lequel des mémoires furent dirigés, fut rappelé en 1753, à Paris.

Lord Clive, par les succès qu'il obtint depuis, éleva à une grande hauteur la puissance de la compagnie anglaise et l'influence de son pays dans les Indes orientales ; la France y perdit bientôt la prépondérance dont elle avait joui pendant quelques années. Lord Clive prit Calcutta, défit en 1757 Surajah-Dowli [1]) à Plassey, et mit sur le trône Jaffer-Ali-Cawn ; Lord Clive, créé pair d'Irlande, reçut le titre de *baron Plassey*.

[1]) Si la France eut fait de Madras un point de résistance formidable, pendant les quelques années que cette ville est restée entre ses mains, elle n'eût jamais consenti à la rendre par le traité de paix d'Aix-la-Chapelle, en 1748.

[1]) Ou Surajah-ul-Dowlah.

Lorsque la paix qui fut conclue à Aix-la-Chapelle, en 1748, eut été rompue, en 1755, par l'Angleterre, qui, *sans déclaration préalable de rupture,* fit enlever les bâtiments marchands français sur toutes les mers, et attaquer divers bâtiments de la marine royale (*voir* plus haut, section *f,* ainsi que le chap. IV), le cabinet de Versailles envoya, en qualité de gouverneur des établissements français dans les Indes orientales, le comte de Lalli-Tollendal, lieutenant-général des armées du roi. Cet officier général partit dans les premiers jours de l'année 1757. Ses opérations militaires contre les Anglais furent heureuses, dans le principe, sur les côtes de Coromandel, à Gondelour, à St.-David ; mais les revers qu'il éprouva depuis firent oublier ses succès ; après avoir échoué devant Madras, il se vit assiégé dans Pondichéry, et obligé, le 16 janvier 1761, de se rendre à discrétion. De retour en France, il fut mis en jugement condamné, le 6 mai 1766, à avoir la tête tranchée ; il monta sur l'échafaud à l'âge de 68 ans.

Circonstance digne remarque, pendant la durée de la guerre de sept ans, deux officiers généraux furent condamnés à mort *pour n'avoir pas été heureux* : l'amiral anglais Jean Byng, en 1757, pour n'avoir pas vaincu l'amiral français de la Galissonnières, et le lieutenant-général comte de Lalli-Tollendal. Sévère, d'un caractère despotique quelquefois, le comte de Lalli-Tollendal s'était fait de nombreux ennemis et trouva dès lors de nombreux accusateurs. Les gouvernements anglais et français devaient-ils se montrer aussi inflexibles envers deux officiers généraux d'un mérite et d'un courage auxquels chacun rendait justice ? L'amiral Byng qui en toutes circonstances avait été digne de son père, l'amiral G. Byng, comte de Torrington, fut *accusé de trahison* par son gouvernement, *exaspéré à la nouvelle du succès obtenu par la marine française ! !* En France, les calomnies répandues par les hommes dont le comte de Lalli-Tollendal avaient arrêté et puni les exactions, firent oublier aux juges la noble carrière militaire qu'il avait parcourue ! La mémoire du comte, pour qui l'opinion publique s'était montrée plus impartiale que le tribunal, a été juridiquement réhabilitée dix ans après sa mort.

k) *Des compagnies commerciales autorisées par les gouvernements européens.*

Les découvertes faites pendant les 15e, 16e et 17e siècles et les établissements coloniaux qui en avaient été la conséquence, tant en Amérique, que dans l'Inde, devaient nécessairement donner naissance à des compagnies commerciales qui seules au moyen

des capitaux réunis d'associés nombreux, pouvaient entreprendre, à cette époque, de grandes opérations et supporter les frais considérables que devaient réclamer l'achat de navires d'un fort tonnage, les frais qu'entrainent de longs voyages, et l'entretien dans les colonies d'agents chargés de surveiller les opérations commerciales, ainsi que les intérêts de toute nature des sociétés privilégiées.

Des diverses compagnies qui obtinrent le commerce exclusif des *Indes orientales*, en Hollande, en France, dans les Pays-Bas autrichiens, en Suède, en Danemarck, en Prusse, en Angleterre, cette dernière est la seule qui ait continué, jusqu'à notre époque, d'importantes opérations commerciales et surtout d'importantes conquêtes territoriales; les autres sont tombées, ou sont devenues languissantes, par suite de la liberté commerciale devenue à peu près générale.

On forma également en Espagne, en Portugal, en Hollande, en France, des compagnies qui obtinrent le monopole du commerce des Indes occidentales, c'est-à-dire du *nouveau monde* découvert par Christophe Colomb, en 1492; nous considérons comme superflu d'en parler avec quelque détail: leurs rivalités, leurs luttes ont actuellement perdu tout intérêt réel, et tout enseignement utile, car aucune institution analogue ne peut se reproduire désormais. Les compagnies hollandaise et portugaise ont particulièrement été en hostilités fréquentes à l'occasion du Brésil; or, ce vaste pays resta finalement au Portugal, qui l'a perdu dans le siècle actuel, lorsque le Brésil, après avoir proclamé son indépendance, a été érigé en empire.

Il suffira, pour donner une idée générale des efforts qui ont été faits par les gouvernements européens pour coloniser et rendre utiles au commerce de leur pays, les îles et territoires sur lesquels leurs navigateurs étaient parvenu à poser les premiers éléments d'établissements coloniaux, de jeter un coup d'œil sur diverses compagnies qui ont été instituées pour l'exploitation du commerce dans les Indes orientales.

Compagnie hollandaise. La première compagnie qui ait été instituée est celle dont les États-Généraux des Provinces-Unies des Pays-Bas autorisèrent la formation, en 1596, sous le nom de *Compagnie des pays lointains.* En 1602, les États-Généraux qui avaient également donné leur approbation à la création de plusieurs sociétés créées dans des buts spéciaux et restreints, firent *une seule compagnie* privilégiée sous le nom de *Compagnie des Indes*; mais en 1614, ils instituèrent une société à laquelle seule

devait appartenir le droit de se livrer à l'exploitation du commerce *dans les Indes orientales*: elle établit son centre de direction aux Molusques qui avaient été enlevées aux Portugais ; en 1621, les États créèrent la compagnie des *Indes occidentales.*

Il existe encore dans le royaume des Pays-Bas, pour le commerce des Indes orientales, une compagnie connue sous le nom de *Société de commerce des Pays-Bas.*

Compagnie française. En 1601, une compagnie commerciale s'était formée en Bretagne; elle expédia deux navires pour la mer des Indes. François Pyrard, de Laval, qui commandait cette expédition, fit naufrage sur les Maldives; il y fut bien traité par le chef des indigènes ; l'île fut prise par un prince indien qui refusa à Pyrard de le rendre à la liberté ; ce ne fut qu'au but de dix ans, et après avoir eu à supporter de longues souffrances, que ce navigateur revit sa patrie.

En 1604, Henri IV approuva la création d'une compagnie des Indes orientales. Cette compagnie fut reconstituée, sur de nouveaux éléments, propres à assurer ses succès, par Colbert, en 1664. Elle dirigea des expéditions sur Mazulipatan, ou Masulipatnam, et envoya des agents vers le Gange; partout elle trouva des facilités pour fonder ses établissements ; mais les Hollandais s'opposèrent à ce qu'elle fut reçue au Japon. Son privilège exclusif était de 50 ans; l'État lui accordait une prime de 50 francs par *tonneau* [1]) de marchandises exportées de France pour les Indes orientales, et de 75 francs par *tonneau* de marchandises provenant des Indes, importées en France ; le gouvernement s'engageait, en outre, à soutenir les établissements par la force des armes, et à faire escorter les convois de la compagnie par la marine royale. Tout étranger qui prendrait un intérêt de 20,000 francs dans les opérations de la compagnie serait déclaré *régnicole,* sans avoir besoin d'obtenir des patentes de naturalisation.

Le grand Colbert qui, 17 ans plus tard, devait présenter à l'approbation du roi la célèbre ordonnance de 1681 sur le commerce et la navigation, avait pour but, en donnant un grand élan à la compagnie des Indes orientales, non seulement de créer au commerce et à l'industrie de la France un débouché important, et de mettre les maisons françaises à même de former des relations utiles dans les contrées éloignées, mais aussi de former une *école pratique de matelots.*

[1]) 42 pieds cubes français = 1 stère 404 millièmes ; ou, *en poids,* 2000 livres = 978 kilogr. 292 mill.

En 1633, un Français nommé Réginon, capitaine de bâtiment marchand, avait fait dans la mer des Indes, une expédition qui intéressait des négociants de Dieppe. Les résultats en furent mauvais ; mais les rapports que Réginon fit à ses armateurs, furent favorables à Madagascar ; or, on se le rappela, en 1664, et ce fut là que la compagnie réorganisée par Colbert installa sa première colonie. En 1670, les associés, après une expérience de six années environ, prièrent le gouvernement de reprendra possession de la partie de l'Ile de Madagascar qui leur avait été attribuée. La compagnie choisit alors pour centre de ses opérations dans les mers de l'Inde, Surate où les Français étaient admis depuis deux ans. Lorsque six ans plus tard la compagnie s'établit à Chandernagor, tous ses efforts, et ceux du gouvernement français, auraient dû tendre à se mettre en possession du littoral septentrional du golfe du Bengale, et d'une partie de la côte orientale de la presqu'île hindoustanique.

La compagnie des Indes orientales était, malgré tous les avantages que lui avait faits le gouvernement, dans un état de décadence réelle au commencement du 18e siècle. Elle reprit toutefois quelque lustre vers le milieu du siècle, graces aux soins et à l'administration de Dupleix à Chandernagor et de La Bourdonnais à l'Ile de Bourbon et à l'Ile de France. Quoiqu'il en soit, les Français virent consommer, pendant la guerre de sept ans, la ruine de leurs établissements coloniaux dans l'Inde. Un arrêt du conseil, en date du 13 août 1769, approuvé par le roi, suspendit le privilège *exclusif* de la compagnie et accorda à tous les sujets de S. M. très-chrétienne la liberté de naviguer et de commercer au-delà du Cap de Bonne-Espérance ; la compagnie offrit au roi de céder à l'État ses vaisseaux, au nombre de trente, ainsi que ses magasins, ses comptoirs et ses esclaves ; on arrêta à 30 millions de francs la somme à rembourser à la compagnie.

Compagnie danoise. En 1618, Christiern IV, roi de Danemarck, accorda le privilège, à une compagnie des négociants, d'entreprendre, exclusivement à tous autres sujets du roi, le commerce des Indes ; cette première compagnie eût peu de succès ; en 1670 une nouvelle compagnie fut formée ; en 1772, son privilège fut prorogé pour 20 ans.

Compagnie d'Ostende. La compagnie pour le commerce des Indes, fondée à Ostende en 1722, par la maison d'Autriche, souveraine des Pays-Bas, a surtout été instituée en vue de créer une rivale à la compagnie française. La cour de Vienne la sacrifia en 1731 pour obtenir des cours étrangères la garantie de la *pragmatique*

sanction, ou testament par lequel l'empereur Charles VI assura sa succession à sa fille Marie-Thérèse et qu'il réussit, avec tant de difficulté, à faire reconnaître et accepter par les autres États. (*Voir* chap. XI, § 4.)

Compagnie de Suède. Ce fut en 1731, qu'on fonda en Suède la compagnie des Indes, avec privilège exclusif, pendant 15 années, de négocier au-delà du Cap de Bonne-Espérance; en 1746, son privilège fut prorogé pour 20 ans, et pour 20 ans encore en 1766. La direction de la compagnie fut établie à Gothenbourg.

Compagnie prussienne. Frédéric le Grand établit, en 1751, pour le commerce des Indes orientales, une compagnie dont le siége était à Emden ; une seconde société ne tarda pas à se former, dans le même port, pour le commerce spécial du Bengale. Les hostilités de l'année 1756 suspendirent leurs opérations ; à la paix, leur dissolution fut prononcée.

Bien que le commerce maritime soit en principe permis aux sujets prussiens, il existe encore à Berlin une société privilégiée, gérée sous la surveillance de l'État, connue sous le nom de *See-Handlung* — commerce maritime.

Compagnie anglaise. Ce fut dans l'année 1599, sous le règne d'Elisabeth, qu'une compagnie pour le commerce des Indes orientales, avec privilège exclusif pendant 15 années, fut formée à Londres; la charte fut signée et octroyée le 31 décembre 1600.

A peine entrée en activité, la compagnie anglaise eût de nombreux démêlés avec la compagnie hollandaise *pour le commerce des pays lointains*, laquelle, après être parvenue à abaisser la prospérité des Portugais dans l'Inde, n'était pas disposée à voir, impassible, s'élever une nouvelle influence commerciale rivale de la sienne. Des combats sanglants eûrent lieu plusieurs fois ; les Hollandais firent à Amboine, l'une des Moluques, une horrible massacre d'Anglais. Un traité de conciliation fut enfin signé entre les deux compagnies, et le traité de paix conclu, en 1654, entre l'Angleterre et les Provinces des Pays-Bas, stipula une indemnité de 85,000 livres Sterling (2,125,000 francs) au profit de la compagnie anglaise, ainsi qu'une seconde indemnité de 4,000 livres Sterling (100,000 frans) en faveur des héritiers des victimes d'Amboine.

La compagnie anglaise eût également à lutter contre la compagnie portugaise.

La décadence des établissements anglais aux Indes orientales fut réelle après la mort de Charles Ier ; c'était une conséquence des désordres produits par la guerre civile qui agitait l'Angleterre.

En 1657, Cromwell renouvela son privilège; elle reprit avec énergie la suite de ses opérations.

Après la révolution de 1688, la compagnie reçut du Parlement l'autorisation de s'emparer du commerce des Indes orientales. Un vote de la chambre des communes rendit libre momentanément, en 1693, le commerce dans les Indes pour tous les sujets britanniques; une seconde compagnie se forma à cette époque; mais en 1702, les deux compagnies unirent leurs capitaux, et le Parlement sanctionna cette fusion.

Lorsque la compagnie d'Ostende fut créée, les compagnies anglaise et hollandaise unirent leurs efforts pour l'écraser; l'empereur d'Allemagne ne tarda pas, ainsi que nous avons dit plus haut, à la supprimer.

L'influence française et celle des Portugais avaient disparu dans l'Inde; la compagnie anglaise, dont les progrès avaient été à peu près constants depuis le commencement du 18e siècle, vit sa prépondérance assurée par les succès qu'obtint Lord Clive en 1757; ce fut d'ailleurs pendant la guerre de sept ans, que la compagnie accrut de plus en plus ses possessions, lesquelles, à la paix de 1763, s'étendaient déjà sur une grande partie des territoires hindoustaniques de la région orientale. Le monopole du riz causa, en 1770, une famine qui fit périr 4 à 5 millions d'habitants.

Une mauvaise administration de la part d'un grand nombre d'agents, mit la compagnie, en 1772 et en 1785, dans le cas de solliciter l'aide du trésor royal: un premier emprunt de 400,000 livres sterling (10 millons de francs) fut bientôt suivi d'un second emprunt de 900,000 sterling (22,500,000 francs).

L'administration de M. Warren Hastings, nommé gouverneur général de l'Inde anglaise, fit disparaître quelques abus, mais ne rétablit point l'équilibre dans les finances de la compagnie. Le *bureau du contrôle des affaires de l'Inde,* établi par William Pitt, n'obtint pas de résultats beaucoup plus satisfaisants.

L'administration du Marquis de Cornwallis, successeur de M. Hastings, dépouilla, en 1792, Tippo-Saïb ou Tippou-Saheb, Nabob de Maïssour ou Mysore [1]), de la moitié de ses domaines; les revenus de la compagnie s'élevèrent à cette époque; ils s'accrurent encore lorsque, sous l'administration du Marquis de Wellesley, Tippo-Saïb perdit, avec la vie, le 4 mai 1799, le reste de ses États. En 1805, les revenus de la compagnie étaient de 375 mil-

[1]) Tippou-Sulthan-Behadour ou Tippo-Saïb, dernier Nabob de Maïssour. Maïssour ou Mysore forme un État particulier soumis à un Rajah tributaire des Anglais; la ville de Mysore et celle de Seringapatam sont les Capitales de cet État.

lions de francs ; ils ont atteint depuis près de 600 millions de francs ; toutefois, le déficit annuel est, assure-t-on, d'un chiffre fort élevé ; il a été estimé à 80 millions de francs environ. (*Voir* la note qui termine cet article.)

La charte de la compagnie a toujours été renouvelée à son expiration ; en 1814, ses privilèges furent essentiellement modifiés, puisque le gouvernement déclara libre pour tous les sujets britanniques, le commerce avec Calcutta, Madras, Bombay, et le port de Pulo-Pinang, mais avec certaines restrictions sollicitées par la compagnie.

En 1834, la durée de la charte fut encore prorogée pour vingt ans ; l'acte législatif rendu à cette occasion a mis fin, en quelque sorte, à *l'existence commerciale* de la compagnie dont le rôle est borné, désormais, sous la surveillance du *bureau de contrôle,* à la perception des impôts, ainsi qu'à l'exploitation des ressources de ces vastes contrées ; depuis le 22 avril 1834, ses propriétés mobilières et immobilières ont d'ailleurs été transférées à la couronne ; l'usufruit conservé à la compagnie cessera avec son privilège. Le capital social de la compagnie est de 6 millons de livres Sterling (150 millions de francs).

Le gouvernement anglais admet actuellement des consuls étrangers à Calcutta.

Nous ne saurions suivre la marche des immenses et rapides progrès de la compagnie anglaise des Indes, ajoutant chaque jour un territoire nouveau à ses conquêtes anciennes, ou bien à la série des contrées sur lesquelles elle étend *sa protection* ; il nous suffira de dire que, bien que ses revenus soient restés depuis longtemps inférieurs à ses dépenses, et qu'elle ait été dans le cas de contracter de nouvelles dettes, depuis les emprunts dont il a été parlé plus haut, la compagnie possède actuellement d'après diverses statistiques, une étendue territoriale de 24,155 milles □ et une population de *cent millions* d'habitants ; en outre, la compagnie compte parmi *ses vassaux,* ou *pays protégés,* une population de 34 millions d'habitants répartis sur un territoire de 24,640 milles □. [1])

[1]) Les chiffres indiqués dans cet article pour la population, les revenus et le déficit annuel nous paraissent exagérés. Les chiffres de la population, toutefois, sont empruntés à des documents officiels ; ce sont ceux qu'a fait connaître la compagnie, qui, il y a vingt ans, portait déjà à 124 millions d'habitants la population des pays soumis et des pays tributaires. Si, à cette époque, ce chiffre était exact, on n'aurait pas lieu de s'étonner beaucoup dès lors qu'à la suite des acquisitions faites depuis par la compagnie, et d'ailleurs de l'accroissement naturel, le chiffre de la population ait atteint, en 1850, 134 millions d'habitants.

Quant aux revenus, les écrivains économistes français présentent, comme on l'a vu, un déficit annuel sur les dépenses de près de 80 millions de francs, ce qui peut-être

§ 5.

Accroissement, ou diminution de la puissance coloniale des divers États européens ; — Traités de 1763, 1783 et 1814 ; — Cession de territoires coloniaux ; — Reconnaissance de l'indépendance de diverses colonies, en Amérique : Canada, États-Unis, républiques de l'Amérique du Sud, Brésil, St.-Domingue, la Louisiane, etc. ; — Colonies d'Asie et d'Afrique.

Dans le § 53 du titre II, Livre premier, nous avons dit que le système colonial, qui s'est maintenu jusqu'au commencement du siècle actuel, et qui consistait à réserver, en quelque sorte, le monopole du commerce maritime des colonies aux armateurs de

est exagéré : les chiffres officiels de la compagnie présentent un résultat bien différent. Si l'opinion publique ne repose pas sur une erreur matérielle, il est généralement accrédité et admis que les revenus de la compagnie sont inférieurs à ses dépenses ; or cependant les chiffres *officiels* de la compagnie sont les suivants :

Les recettes pour 1849 à 1850 ont été de 151,544,852 roupies, ou à raison de 2 schelings (2 fr. 50 c.) par roupie, ... 378,862,155 francs.
(Dans ce chiffre sont compris les revenus du Pendschab et du territoire au-delà de l'Inde, 3,505,000 roupies = 8,762,500 francs.)
Les dépenses ont été de . . . . . roupies 120,747,000 = 301,867,500 »
excédant . . . . . 76,994,655 francs.

Résultat bien différent, comme l'on voit, de celui qui a été présenté dans l'article qui précède. Sur cet excédant, sans doute, sont pris les intérêts des dettes : celles-ci s'élevaient, au 1er mai 1846, tant aux Indes qu'en Angleterre à 44,047,017 livres Sterling, ou . . . . . 1,101,175,425 francs
et les intérêts annuels à 1,919,715 liv. St. . . . . = 47,994,875 »
Les dettes actives de la compagnie s'élevaient, à cette époque, à 2,897,708 Liv. St. . . . . = 72,432,700 »

Dans la séance du 8 août 1854, Sir Ch. Wood a exposé la situation financière et les progrès industriels et commerciaux des vastes territoires que l'Angleterre possède dans les Indes : les comptes ne vont qu'au 30 avril 1852. Pendant la dernière année financière ils ont présentés les résultats suivants :

« Présidence du Bengale, recettes, 7,584,435 livres ; dépenses locales, 1,936,362 liv. ; provinces du nord-ouest, recettes, 5,677,715 liv. ; dépenses locales, 1,402,238 livres. Le budget militaire des deux grandes divisions de l'empire s'élèva à 5,442,230 liv., ce qui laisse un excédant de 4,484,320 liv. Les recettes de la présidence de Madras se sont élevées à 3,704,048 liv., et les dépenses locales à 3,204,273 livres.

« Les recettes de la présidence de Bombay à 2,868,298 livres dont 2,847,292 sont affectées aux dépenses locales. Le revenu total de l'Inde s'élève à 19,827,496 liv., et les dépenses locales et militaires à 14,822,495 liv., ce qui laisse un excédant de 5,005,001 liv. Sur cela, il faut prendre 1,967,359 liv. pour les intérêts de la dette payable dans l'Inde, et 2,506,377 liv. pour ceux payables en Angleterre. Reste alors seulement une différence de 531,265 livres.

« Après avoir discuté à fond et en détail la question financière, Sir Ch. Wood a parlé du progrès de l'Inde. Il s'en est fait dans les États indiens eux-mêmes, grâce à l'initiative de Lord Dalhousie. »

« L'orateur cite notamment la canalisation du Gange, travail immense par son étendue et par son utilité. Dans le Punjaub, dont l'annexation est encore récente, les personnes et les propriétés sont sûres. On fait des routes et des travaux d'irrigation, et on va établir dans l'Inde un système complet de chemins de fer et fonder des établissements d'instruction publique. »

la mère-patrie, est à peu près abandonné par tous les gouvernements. A l'exception des colonies de l'Inde orientale appartenant *à la compagnie anglaise des Indes* (dont la charte a été renouvelée, en 1834, pour 20 années, mais avec de grandes modifications); à l'exception également de diverses colonies danoises et russes, qui sont encore soumises à un régime tout à fait spécial, les autres colonies sont ouvertes à la navigation étrangère, soit par des réglements généraux, plus ou moins libéraux, ou par suite de mesures administratives de l'État; soit en vertu de traités publics.

Après avoir rappelé cette double circonstance, c'est-à-dire, d'une part, l'interdiction qui subsiste encore, pour la navigation étrangère, de faire un commerce libre d'échanges avec certaines colonies; et, d'autre part, l'abolition, en ce qui concerne le plus grand nombre des colonies de tout ou partie des entraves qui existaient autrefois, et s'opposaient aux libres rapports commerciaux entre leurs ports et les ports étrangers, sous un autre pavillon que celui de la métropole : nous voulons, dans ce paragraphe et dans le suivant, indiquer d'une manière sommaire :

1° Les pertes, par conquête, échange, cession ou vente, qu'ont éprouvées les divers États européens, depuis un siècle environ;

2° Les colonies qui leur appartiennent actuellement, c'est-à-dire les colonies que possèdent la Grande-Bretagne, les Pays-Bas, l'Espagne, le Portugal, la France, le Danemarck, la Russie et la Suède.

L'Angleterre a possedé le vaste territoire américain connu aujourd'hui sous le nom *d'États-Unis*; elle a dû y renoncer par le traité de l'année 1783 (*voir* chap. VII, § 1); c'est à peu près la seule perte coloniale qu'ait eu à supporter la Grande-Bretagne; nous ne saurions, en effet, considérer comme des pertes réelles les restitutions que cette Puissance a été dans le cas de faire plusieurs fois en signant la paix; toutes les guerres maritimes lui ont d'ailleurs porté bénéfice en accroissant ses possessions coloniales au préjudice de la France, de la Hollande et de l'Espagne, dont elle a reçu, par des traités publics, le Canada, l'Ile de France ou Ile Maurice, le Cap de Bonne-Espérance, l'Ile de la Trinité, etc.; d'autres traités publics lui ont fait acquérir, également, diverses colonies et territoires qui ont appartenu au Portugal et au Danemarck; de plus, elle a étendu d'une manière considérable ses possessions dans les Indes orientales, et fondé enfin des colonies importantes en Australie.

La France a perdu le Canada par le traité de 1763, qui mit

fin à la guerre de sept ans (chap. IV)[1]; l'Ile de France, qu'elle possédait depuis l'année 1712 (chap. XXIX, § 4), que les Anglais ont prise en 1810 et qu'ils ont conservée depuis, en lui rendant le nom qu'elle avait reçu des Hollandais, *Ile Maurice*; l'Ile de St.-Domingue dont la France a possédé la plus grande partie, en vertu du traité de Ryswick, en 1697, et de conventions diplomatiques subséquentes; la Louisiane dont l'occupation par les Français remontait à la fin du 17e siècle, et qui, après avoir été cédée à l'Espagne en 1783, fut rendue, moins de 20 années après, à la France; Ste.-Lucie, Tabago, etc.

Pendant la guerre qui éclata en 1803, entre la France et l'Angleterre, les possessions coloniales françaises tombèrent, en grande partie, entre les mains des Anglais. Le traité de paix signé le 30 mai 1814, à Paris, entre la France et chacune des Puissances alliées, les a restituées à la France, à l'exception de celles qui sont indiquées à l'article VIII du traité, que nous allons reproduire ainsi que les articles relatifs aux colonies, pêcheries, etc.

« Art. VIII. S. M. Britannique, stipulant pour elle et ses alliés, s'engage à restituer à Sa Majesté très-chrétienne, dans les délais qui seront ci-après fixés, les colonies, pêcheries, comptoirs et établissements de tout genre que la France possédait au 1er janvier 1792, dans les mers et sur les continents de l'Amérique, de l'Afrique et de l'Asie, à l'exception toutefois des îles de Tabago et de Sainte-

[1]) Les lignes suivantes sont extraites d'un article du journal *l'Assemblée nationale* (4 août 1852), écrit par M. Ami Pellier, dont les aperçus sur les pays étrangers révèlent toujours un grand esprit d'observation et d'impartialité.

« Partout où la race anglo-saxonne s'est établie sur le nouveau continent, la « race aborigène a été vouée à l'extermination. Elle n'a pas été autrement considérée « et traitée par les colons d'origine anglaise que ces espèces d'animaux immondes « et malfaisants qu'on détruit à tout prix et par tous les moyens.

« Tant que le Canada a été aux mains des Français, des Indiens qui habitaient « ses immenses forêts n'ont été combattus que lorsque la sécurité de nos colons « était menacée par eux. La paix était à peine rétablie, qu'aussitôt nos saints mis- « sionnaires allaient porter, au risque de leur vie, la nourriture du corps et de l'âme « à ces pauvres sauvages, et les initiaient par degrés à la vie civilisée et chrétienne.

« Tout a changé avec la domination anglaise. Les Indiens n'ont plus été que des « ennemis, en tout temps et en tous lieux, pour les nouveaux possesseurs, et ils « ont fini par disparaître jusqu'au dernier homme. De ces tribus fameuses, qui « jouaient, il y a un siècle encore, le rôle de Puissances guerrières dans ces con- « trées, il ne reste plus que le nom.

« Nous ne recherchons point dans ce rapprochement une vaine satisfaction « d'amour-propre national. Les Espagnols, tant calomniés, ont, eux aussi, protégé « l'existence de la race indienne, que les écrivains anglais et les philosophes du « dernier siècle les ont accusés tant de fois d'avoir livrée tout entière aux bourreaux. « C'est cette race qui peuple en immense majorité le Mexique, le Pérou, les nou- « velles républiques de l'Equateur, de la Nouvelle-Grenade et du Vénézuéla, le Chili, « et même l'ancienne vice-royauté de Buenos-Ayres; et cette race, livrée aujourd'hui « aux aventuriers faiseurs de révolutions, regrette profondément, au dire de tous « les voyageurs, l'ancienne domination espagnole. »

Lucie, et de l'Ile de France et ses dépendances, nommément Rodrigue et les Séchelles, lesquelles S. M. très-chrétienne cède en toute propriété et souveraineté à S. M. Britannique ; comme aussi de la partie de Saint-Domingue cédée à la France par la paix de Bâle et que S. M. très-chrétienne rétrocède à S. M. catholique en toute propriété et souveraineté.

« Art. IX. S. M. le Roi de Suède et de Norvège, en conséquence d'arrangements pris avec ses alliés, et pour l'exécution de l'article précédent, consent à ce que l'île de la Guadeloupe soit restituée à S. M. très-chrétienne, et cède tous les droits qu'il peut avoir sur cette île.

« Art. X. S. M. très-fidèle, en conséquence d'arrangements pris avec ses alliés et pour l'exécution de l'article VIII, s'engage à restituer à S. M. très-chrétienne, dans le délai ci-après fixé, la Guyanne française, telle qu'elle existait au 1er janvier 1792.

« L'effet de la stipulation ci-dessus étant de faire revivre la contestation existante à cette époque, au sujet des limites, il est convenu que cette contestation sera terminée par un arrangement amiable entre les deux cours, sous la médiation de S. M. Britannique. (*Voir* plus loin les articles CVI et CVII de l'acte final du congrès de Vienne, du 9 juin 1815.)

« Art. XI. Les places et forts existants dans les colonies et établissements qui doivent être rendus à S. M. très-chrétienne, en vertu des articles VIII, IX et X, seront remis dans l'état où ils se trouveront au moment de la signature du présent traité.

« Art. XII. S. M. Britannique s'engage à faire jouir les sujets de S. M. très-chrétienne, relativement au commerce et à la sûreté de leurs personnes et propriétés, dans les limites de la souveraineté britannique sur le continent des Indes, des mêmes facilités, privilèges et protection qui sont à présent, ou seront accordés aux nations les plus favorisées. De son côté, S. M. très-chrétienne n'ayant rien plus à cœur que la perpétuité de la paix entre les deux couronnes de France et d'Angleterre, et voulant contribuer, autant qu'il est en elle à écarter dès à présent, des rapports des deux peuples ce qui pourrait, un jour, altérer la bonne intelligence mutuelle, s'engage à ne faire aucun ouvrage de fortification dans les établissements qui lui doivent être restitués et qui sont situés dans les limites de la souveraineté britannique sur le continent des Indes, et à ne mettre dans ces établissements que le nombre de troupes nécessaires pour le maintien de la police.

« Art. XIII. Quant au droit de pêche des Français sur le grand banc de Terre-neuve, sur les côtes de l'île de ce nom et des îles

adjacentes, et dans le golfe de Saint-Laurent, tout sera remis sur le même pied qu'en 1792.

« Art. XIV. Les colonies, comptoirs et établissements qui doivent être restituées à S. M. très-chrétienne par S. M. Britannique ou ses alliés, seront remis, savoir : ceux qui sont dans les mers du Nord ou dans les mers et sur les continents de l'Amérique et de l'Afrique, dans les trois mois, et ceux qui sont au-delà du Cap de Bonne-Espérance, dans les six mois qui suivront la ratification du présent traité. »

L'article X concernant la restitution de la Guyanne française par le roi de Portugal, a donné lieu aux articles CVI et CVII de l'acte final du congrès de Vienne, signé le 9 juin 1815, par les plénipotentiaires de S. M. très-fidèle.

« Art. CVI. Afin de lever les difficultés qui se sont opposées, de la part de S. A. R. le Prince-Régent du Royaume de Portugal, et de celui de Brésil, à la ratification du traité signé le 30 mai 1814, entre le Portugal et la France, il est arrêté que la stipulation contenue dans l'article X dudit traité, et toutes celles qui pourraient y avoir rapport, resteront sans effet et qu'il y sera substitué, d'accord avec toutes les Puissances, les dispositions énoncées dans l'article suivant, lesquelles seront seules considérées comme valables.

« Au moyen de cette substitution, toutes les autres clauses du susdit traité de Paris seront maintenues et regardées comme mutuellement obligatoires pour les deux cours.

« Art. CVII. S. A. R. le Prince-Régent du Royaume de Portugal et de celui du Brésil, pour manifester d'une manière incontestable sa considération particulière pour S. M. très-chrétienne, s'engage à restituer à sadite Majesté la Guyanne française jusqu'à la rivière d'Oyapock, dont l'embouchure est située entre le quatrième et le cinquième degré de latitude septentrionale ; limite que le Portugal a toujours considérée comme celle qui avait été fixé par le traité d'Utrecht.

« L'époque de la remise de cette colonie à S. M. très-chrétienne, sera déterminée, dès que les circonstances le permettront, par une convention particulière entre les deux cours ; et l'on procédera à l'amiable, aussitôt que faire se pourra, à la fixation définitive des limites des Guannes portugaise et française, conformément au sens précis de l'article huitième du traité d'Utrecht. »

Par l'article VIII du traité signé le 11 avril 1713, à Utrecht, auquel se réfère l'article CVII de l'acte final du congrès de Vienne, la France s'était désistée, en faveur du roi de Portugal, de tous droits et prétentions qu'elle pouvait avoir sur les terres nommées

Cap Nord et situées entre la rivière des Amazones et celle de Japock (ou Oyapock), ou de *Vincent-Pinson*, en Amérique. La France avait élevé, en effet, des prétentions à la possession des contrées situées au Nord de la rivière des Amazones, comme faisant partie de la Guyanne française ; mais par l'article X du traité du 11 avril 1713, elle reconnut que les deux rives de la rivière des Amazones appartiendraient en toute propriété et souveraineté au roi de Portugal ; et, par l'art. XI, elle renonça à la navigation et à l'usage de ladite rivière.

Les pertes coloniales les plus considérables sont celles éprouvées par l'Espagne.

Cette Puissance qui a possédé une très grande partie de l'Amérique méridionale, et des territoires considérables dans l'Amérique septentrionale (Guatémala, le Mexique, la Californie, les Florides, etc. etc.), a vu toutes ses colonies sur le continent américain lui échapper depuis l'année 1808 ; elles se sont déclarées indépendantes et ont formé les nombreuses républiques qui existent actuellement : Mexique, Chili, Pérou, les États de l'Amérique centrale (Guatémala, San Salvador, Nicaragua, Costa-Rica), Yucatan, Vénézuéla, Nouvelle-Grenade, Équateur, Bolivie, le Paraguay, l'Uruguay, les États de la confédération argentine ou de la Plata (Buenos-Ayres, Entre-Rios, etc.) ; elle ne possède plus aujourd'hui, en Amérique, que l'île des Vierges, Porto-Rico et Cuba, la plus riche, la plus fertile et la plus importante des Antilles. (*Voir* chap. XXXVI.)

En passant, *à titre des colonies*, d'une Puissance à une autre, diverses îles et contrées que nous avons indiquées n'ont pas changé de condition, c'est-à-dire, qu'elles sont restées sous le régime colonial ; et plus d'une, parmi elles, aurait certes préféré ne pas voir briser ses relations avec son ancienne métropole.

Mais un grand nombre de contrées américaines qui, jusqu'à la fin du siècle dernier et au commencement du siècle actuel, étaient placées sous le régime colonial, ont acquis l'indépendance politique.

Le sort des États-Unis, comme *nation indépendante*, a été fixé définitivement par le traité de l'année 1783. (*Voir* chap. VII, § 1.)

Celui des anciennes colonies espagnoles, transformées en nombreuses républiques, s'est régularisé dans le siècle actuel, quand leur indépendance a été reconnue officiellement par les grands États européens et américains, et par les traités que l'Espagne a conclus avec ses anciennes colonies : le 4 juillet 1823, avec Rio

de la Plata; le 28 décembre 1836, avec le Mexique; le 26 mars 1846, avec l'Uruguay, etc. etc.

Quant au Brésil, S. M. très-fidèle, par le traité signé le 29 août 1825, à Rio-Janeiro, a reconnu (art. 1er), que le Brésil «*tient «le rang d'empire indépendant et séparé du royaume de Portugal «et d'Algarve.*»

Nous n'avons aucune observation particulière à mettre sous les yeux du lecteur concernant les cessions, échanges et déclarations d'indépendance des contrées diverses dont il vient d'être parlé.

Mais nous pensons qu'il n'est pas sans intérêt de dire quelques mots sur l'île de St.-Domingue, devenue État indépendant sous le nom caraïbe d'*Haïti*, et sur la Louisiane, qui fait partie, actuellement, de l'Union américaine du Nord.

Haïti. (*Voir* chap. XXXVI, § 4.)

Les noirs de St.-Domingue s'étaient révoltés, dans les dernières années du 18e siècle, contre les colons. Leur haine contre leurs maîtres était d'autant plus violente, que toutes les doctrines et toutes les nouvelles qui arrivaient de la France étaient de nature à exciter les passions brutales des masses contre les nobles, contre les riches et contre *tout principe d'autorité et de supériorité*; les horreurs de la révolution de St.-Domingue dépassèrent celles de 1793 en France. Un chef noir se montra, qui sût se faire obéir, vieil esclave, homme énergique, militaire médiocre, mais ayant le génie du gouvernement, *Toussaint Louverture.* Il fut secondé par des lieutenants qui ne manquaient pas d'intelligence, mais dont le caractère était *féroce,* Christophe, Dessalines, Maurepas, etc. Toussaint Louverture, libre, souverain, maître réel et absolu de la partie française de St.-Domingue, ne voulut pas rompre entièrement avec la France, dont il continuait à reconnaître l'autorité nominale.

Le premier consul de la république française, le général Bonaparte, voulait, lui, que l'autorité de la France fut réelle.

En 1802, peu après que le traité de paix avec l'Angleterre eût été ratifié, le premier consul fit partir pour St.-Domingue, en qualité de gouverneur et commandant général, le général Leclerc, son beau frère, sous les ordres duquel il plaça une armée de 18 à 20,000 hommes. Toussaint Louverture ne pût résister longtemps; il eût la liberté de se retirer à sa campagne d'Ennery; mais il ne tarda pas à reprendre les hostilités; fait prisonnier, il fut transporté en France où il mourut.

L'armée française était décimée par une épidémie: elle se vit

bientôt privée de son chef; peu de temps après la mort du général Leclerc, et d'un grand nombre de ses officiers supérieurs, l'armée, réduite de plus des deux tiers, dût abandonner la colonie. De ce moment St.-Domingue fut perdue pour la France, la guerre maritime de 1803 s'opposant à ce que la France fit aucune tentative pour reprendre cette colonie.

Le gouvernement français ne jugea pas à propos, après 1814, de faire aucun effort armé pour soumettre l'ancienne colonie : rien ne lui eût été plus facile sans doute que de réduire St.-Domingue, à une époque où la France était en paix avec tout le continent. Il comprit, enfin, que puisqu'il renonçait à entreprendre une expédition militaire, il devait, dans l'intérêt même des anciens colons et du commerce maritime, prononcer définitivement sur le sort et l'avenir d'une colonie qui s'était séparée de la mère-patrie. Une ordonnance royale, en date du 17 avril 1825, entérinée par le sénat haïtien le 11 juillet suivant, reconnut l'indépendance d'Haïti, dont le gouvernement s'engagea à payer une somme de *cent cinquante millions de francs* pour indemniser les anciens colons français.

Un traité conclu le 12 février 1838, entre la France et Haïti, proclama et reconnut de nouveau l'indépendance politique de cette république, stipulant d'ailleurs, de part et d'autre, pour le commerce et la navigation des deux pays, le *traitement de la nation la plus favorisée*, et fixant *le solde* de l'indemnité due par la république, aux anciens colons, à la somme de 60 millions de francs, payable *en trente années*, de 1838 à 1867. [1])

Louisiane.

La Louisiane qui était restée à l'Espagne par le traité de paix de 1783, fut cédée par cette Puissance à la France, dans les premières années du consulat du général Bonaparte, à l'époque de la création du royaume d'Étrurie, en faveur d'un infant d'Espagne. (Convention signée à St.-Ildefonse, le 1er octobre 1800.)

Lorsque le premier consul put reconnaître que l'Angleterre se disposait à rompre le traité de paix d'Amiens et à recommencer la guerre, plutôt que de remettre l'île de Malte à l'ordre de Saint-Jean de Jérusalem, *ainsi que cette Puissance s'y était formellement*

[1]) Le territoire de l'île de St.-Domingue présentant une superficie de 1,335 milles □ géographiques et une population de près d'un million d'habitants, est partagé en deux États indépendants, d'une part l'ancienne partie française, connue, depuis le 26 août 1849, sous le nom d'empire d'Haïti, d'autre part, l'ancienne partie espagnole, possédant 200,000 âmes de population, constituée le 27 février 1844 en République dominicaine, dont l'indépendance a été reconnue en 1848 par la France et en 1850 par la Grande-Bretagne.

engagée (chap. XXVI), il renonça à faire prendre possession de la Louisiane : — 4,000 hommes destinés à occuper cette province, étaient sur le point de partir ; ils furent débarqués. Le premier consul ne voulait pas contracter d'emprunt pour soutenir la guerre ; il résolut de céder la Louisiane aux Américains, moyennant une somme de 15 millions de dolards, ou environ 81 millions de francs. Il la fit offrir, à cette condition, à M. Levingston, ministre des États-Unis à Paris ; le traité fut conclu le 23 janvier 1803.

Au moment de la rupture de la paix d'Amiens, par l'Angleterre, dès le 18 mai 1803, le premier consul avait consenti à laisser l'Espagne *neutre*, à charge par elle de payer un subside de 72 millions de francs *par an* ; l'intérêt bien entendu de l'Espagne devait la porter à accepter cette position ; si elle prenait une part active à la guerre maritime, et que l'Angleterre vint à l'emporter, le commerce de l'Espagne avec ses colonies serait ruiné et les *galions* chargés de l'or provenant des mines d'Amérique, et qui faisaient, en quelque sorte, la seule richesse de l'Espagne, cesseraient de lui parvenir. Mais le cabinet de l'Escurial était placé sous l'influence toute puissante du *Prince de la paix* qui n'aimait ni la France, ni le premier consul ; aussi les mauvais procédés de l'Espagne envers la France se renouvelaient-ils sans cesse. Sous prétexte, par exemple, de délits de contrebande, divers bâtiments français avaient été saisis et leurs équipages envoyés aux *Présides* d'Afrique, sans que les réclamations réitérées de l'ambassadeur de France, à leur sujet, eûssent pu leur procurer la liberté ; en août 1803, les autorités espagnoles avaient laissé enlever divers bâtiments français par les Anglais, au mouillage d'Algésiras et de Cadix, sous le canon espagnol ; le canon était resté muet et avait permis la violation de *la mer territoriale* ; enfin, une flotte française était tenue, à la Corogne, en dehors du mouillage, sous prétexte de mesures sanitaires dont rien ne justifiait la nécessité, et se trouvait bloquée par une flotte anglaise qu'elle ne pouvait songer à forcer avant d'avoir réparé de nombreuses avaries et reçu des provisions.

A ces torts réels, le cabinet de Madrid joignit celui d'élever des plaintes et de se montrer offensé au sujet de la cession de la Louisiane, par la France, aux États-Unis, disant que les Américains de l'Union, devenus voisins du Mexique, seraient un objet d'embarras continuels pour l'Espagne, et que puisque *la France ne savait pas conserver* la Louisiane, elle aurait dû la rendre au roi Charles IV *qui se serait bien chargé de la défendre contre les Anglais et contre les États-Unis* ! ! Il est permis d'en douter ..... !

Le général de Beurnonville, ambassadeur de France à Madrid, mit fin, par son énergique langage, et en s'appuyant d'ailleurs sur les instructions qu'il avait reçues du premier consul, aux outrages de l'Espagne, et au refus qu'elle opposait à la demande d'un subside *de six millions de francs par mois*. Cette Puissance garda la *neutralité*, moyennant ce subside; mais la situation qui lui était faite par la France, ne la sauva pas des attaques auxquelles elle fut en but de la part de l'Angleterre, contre le droit des gens. (*Voir* chap. XI.)

§ 6.

Relevé sommaire des colonies possédées, en 1850, par les États européens, avec indication en chiffres ronds de la population des colonies les plus importantes.

Dans le relevé que nous allons présenter, la puissance coloniale, puissance gigantesque, de l'Angleterre, figure en première ligne; la France n'y tient que le *cinquième rang*, malgré la conquête qu'elle a faite, en 1830, de l'Algérie. (*Voir* chap. XXXIII.)

Après l'Angleterre, viennent dans l'ordre de leur importance coloniale, les Pays-Bas, l'Espagne et le Portugal.

1° *Grande-Bretagne.*

Colonies américaines: Le Canada, 1,850,000 habitants; la Baie d'Hudson, 100,000; le Nouveau-Brunswick, 156,000; la Nouvelle-Ecosse ou Acadie, l'Ile Édouard, Terre-neuve, etc., 260,000 habitants; enfin, la partie britannique du district de l'Orégon, laquelle, en vertu de la convention du 13 juin 1846, s'étend jusqu'au 49e degré de latitude et comprend l'île de Vancouver; de plus, dans la Guyanne, Démérari, Esséquébo, Berbice, présentant une population de 126,000 habitants; et les nombreuses îles de l'archipel des Lucayes et de la mer des Antilles: Antigoa, 36,000 habitants; Barbadoes, 125,000; la Jamaïque, 379,000; la Trinité, 61,000; la Dominique, Grenade, Montserrat, Nevis, St.-Christophe, Ste.-Lucie, St.-Vincent, Tabago, Tortola, Anguilla, Bahamas, Bermudes, Honduras, etc. (en tout 950,000 habitants, y compris la Guyanne).

Colonies anglaises, en Afrique: Le Cap de Bonne-Espérance, 261,000 habitants; l'île Maurice, 168,000; Sierra-Leone, 45,000; l'île de Ste.-Hélène, 7,000 habitants, île devenue à jamais célèbre par le séjour et la mort de Napoléon; l'Ascension; Fernando-Po;

les îles Mahé et Amirantes et le groupe des Seychelles ; l'île Rodrigue, dépendance de l'île Maurice ; le port de Longuez, dans l'île de Madagascar, etc. ; enfin, les forts danois qui ont été achetés, par le gouvernement britannique, ainsi qu'il résulte d'un acte parlementaire du 19 juillet 1850 ; le fort Christianbourg est le plus important.

En Australie : Les colonies des Nouvelles-Galles, présentant une population de 73,000 habitants ; les terres australes méridionales, 265,000 ; la terre de Diemen, 70,000 ; l'île Falkland, 27,000 ; la Nouvelle-Zélande, 31,000 habitants.

En Asie : 1° Appartenant *à la couronne* : Ceylan, dont la population est de 1,551,000 habitants ; le port d'Aden, qui commande l'entrée de la mer Rouge ; en Chine, l'île de Hong-Kong, en vertu de l'article III du traité de paix signé à Nankin, le 29 août 1842, à bord du vaisseau anglais le *Cornwallis*, 33,000 habitants ; l'île de Labuan, acquise, le 18 décembre 1846, du Sultan de Bornéo, 1,600 habitants. — 2° Appartenant *à la Compagnie des Indes* [1] : Le Bengale et l'Agra, 74 millions d'habitants ; Madras, 16 mill. ; Bombay, 10,500,000 ; non compris les États protégés et les provinces conquises sur les Birmans, qui représentent une population de 55 millions d'habitants, et embrassent les provinces hindoustaniques Adjimir, Guzerate, Malwa, Allahabad, Maïssur ou Mysore, Malabar, Nepaul, les îles Lakedives, etc. ; la compagnie des Indes compte, parmi *ses vassaux*, huit royaumes, y compris celui de Lahore qui a été démembré du royaume de Caboul ; le Kachmir ; le Moultan et une partie de l'Afghanistan. Par un traité, signé à Lahore, le 9 mars 1846, le Maharajah de Lahore a renoncé à toute prétention sur les territoires situés au Sud de Sutledge, et a cédé, par l'article III, à la compagnie des Indes, *en souveraineté perpétuelle*, tous ses ports, territoire et droits dans le Doab, ou contrée, monts et plaines, situés entre les rivières Beas et Sutledge. L'article IX de ce traité règle la navigation de ces deux rivières et assure le service des bateaux du gouvernement de Lahore dans l'intérêt du commerce et pour le service des voyageurs.

[1]) Sur le territoire appartenant à la Grande-Bretagne dans les Indes orientales, il se parle trente langues ayant chacune son alphabet, et de plus une quantité de patois qui diffèrent essentiellement entre eux : le Sanscrit en est la base générale

Résumé des colonies anglaises.

	Milles □	Population.
Amérique septentrionale.....	37,900	2,500,000
Indes occidentales	8,340	1,000,000
	46,240	3,500,000
Afrique.....	5,600	774,000
Terres australes.....	14,600	441,000
Asie : Possessions de la couronne .	1,116	1,534,000
	66,556	6,249,000
Asie : Possessions de la compagnie des Indes	34,109	102,950,000
	102,075	109,199,000 [1])
Pays tributaires.....	28,200	55,400,000

2° *Colonies hollandaises* (Royaume des Pays-Bas).

En Amérique : Surinam, 60,000 habitants ; Curaçao, 26,000 ; Saba, St.-Martin, St.-Eustache, etc., superficie 2,829 milles □.

En Afrique : Côtes de Guinée, 100,000 âmes : Elmina, port franc, est la résidence du gouvernement ; superficie 500 milles □.

En Asie et Océanie : Sumatra, 5 millions d'habitants ; Bornéo, 2 mill. ; les îles Célèbes, 3 mill. ; Java, 10 mill. ; îles Moluques, 1,600,000 ; Timor, Buli, Lomboc, etc., et une partie de la Papouasie ou Nouvelle-Guinée. Total 16,500,000 habitants ; superficie 28,923 milles □.

3° *Colonies espagnoles.*

En Amérique : Ile de Cuba, 1 million d'habitants ; Porto-Rico, 288,000 ; les Iles Vierges, 2,600 ; superficie 2,504 milles □.

En Afrique : Ceuta, Penon de Velez et Métilla, dans les Présides, 11,500 habitants ; l'Archipel des Canaries, 180,000 ; îles de la côte de Guinée, 5,600 ; superficie 24 milles □.

En Asie et Océanie : Capitainerie gouvernementale des Philippines, une partie de l'île de Manille, présentant une population de 1,822,000 habitants ; le groupe des Iles Bissayas, 808,000 ; les Iles Mariannes, 5,500 [2]) ; superficie 2,507 milles □.

[1]) *Voir* plus haut la note placée à la fin du § 4, relative à la compagnie anglaise.

[2]) Dans l'Archipel des Iles Mariannes se trouve l'île Agonigon, petite colonie des États-Unis de l'Amérique septentrionale.

4° *Colonies portugaises.*

En Afrique : Le groupe de Madère [1]), dont les Anglais s'étaient emparé, en 1807, et qu'ils ont restitué au Portugal, 117,000 habitants ; le groupe des Açores, 235,000 ; les Iles du Cap Vert, 87,000 ; un territoire dans la Sénégambie ; les îles St.-Thomas, dans le golfe de Guinée, 20,000 habitants ; l'île Bissao (du groupe des Bissagos) renferment une population de 8 à 10,000 habitants, et que le Portugal, en 1810, a cédée *pour cinquante ans* à la Grande-Bretagne ! Le gouvernement ou royaume de Benguela, possession plus nominale que réelle du Portugal, qui entretient toutefois un établissement colonial à St.-Philippe de Benguela ; le royaume d'Angola est à l'égard de Portugal dans des conditions à peu près analogues ; la population du Benguela et de l'Angola est évaluée à 400,000 âmes ; le gouvernement de Mozambique, 280,000, etc. ; total de la population des colonies portugaises en Afrique, non compris les îles de Madère et des Açores, 1 million d'habitants.

En Océanie et en Asie : Dans l'Inde, Villanova de Goa et les territoires de Bardès et de Salsette ; Damao, Diu, Timor ; Macao, en Chine, etc. ; total de la population 1,355,000 ; superficie 2,122 milles □.

5° *Colonies françaises.*

En Amérique : L'île de la Martinique, 121,000 habitants ; les îles de la Guadeloupe, St.-Martin, Marie-Galante, la Désirade, le groupe des Saintes, 256,000 habitants ; la Guyanne française et l'île de Cayenne, 23 à 25,000 ; le groupe de St.-Pierre et Miquelon, 2 à 3,000 habitants, que se livrent à la pêche de la Morue. L'art. XIII du traité de paix signé à Paris, le 30 mai 1814, porte que le droit de pêche des Français sur le grand banc de Terre-neuve, sur les côtes de l'île de ce nom et des îles adjacentes et dans le golfe St.-Laurent, est remis sur le même pied qu'en 1792. Population totale des colonies françaises en Amérique : environ 300,000 habitants ; superficie 588 milles □.

En Océanie : Les Iles Marquises, ou Archipel de Mindana ou de Nouka-hiva, 27 à 30,000 habitants. La France a pris possession, le 1er mai 1842, de l'Archipel de Nouka-hiva, en présence et avec le consentement du roi Yotété ; par la convention du 19 juin 1847, les îles Huahine, Raïatea et Borabora sont exceptées du

[1]) Le groupe de Madère et celui des Açores forment une division adminstrative du royaume.

protectorat ; par convention du 9 septembre 1842, et sur la demande de la reine et des principaux chefs de l'État de Tahiti ou Taïti, la France a accepté le *protectorat* qui lui a été offert, des *Iles de la Société*; la population de ce petit État s'élève à plus de 40,000 habitants.

En Afrique: L'île Bourbon ou île de la Réunion, 106,000 habitants ; Ste.-Marie de Madagascar ou Malekassar, et le fort de Tintingue, 5 à 6,000 ; le Sénégal et les îles de St.-Louis et de Gorée, 19 à 20,000 âmes. Le Sénégal présente une population de 2 millions d'habitants ; les Portugais et les Anglais y possèdent des établissements ; le Sénégal fait partie de la Sénégambie, laquelle renferme divers États, et notamment le royaume Jolof de Qualô qui est à peu près entièrement au pouvoir des Français. L'Algérie, 217,000 habitants (*voir* chap. XXXIII). Total de la population des colonies françaises en Afrique 349,000 habitants; superficie 5,060 milles □.

En Asie: Les établissements de Pondichéry et de Karical, dans le Karnatic et le Tanjore ; de Yanaon, dans les Circars septentrionaux ; de Chandernagor, au Bengale ; de Mahé, dans le Malabar; les loges et comptoirs à Mazulipatam, à Calicut, à Surate, à Mascate et à Moka (200,000 âmes environ ; superficie 24 milles □).

6° *Colonies danoises.*

Islande, 60,000; Grœnland, 9,000; les îles Faröer, 8,000 habitants. L'Archipel Nikobar, les îles St.-Thomas, Ste.-Croix et St.-Jean, en Amérique, présentent une population de 45,000 âmes.

7° *Colonies russes.*

L'Archipel des Aléoutes ou Iles Aléoutiennes ; l'Archipel Kalouchien, etc.

8° *Colonies suédoises.*

L'île de St.-Barthélemy, en Amérique, 4 à 5,000 habitants; elle a été cédée par la France, en 1784.

CHAPITRE III.

IMMUNITÉ DU PAVILLON. — DROITS DES NEUTRES EN TEMPS DE GUERRE.

Dans le Livre I, titre III, § 10 nous avons fait connaître les principes qui ont prévalu et qui ont pris place dans les traités publics, pour assurer le droit qui appartient aux neutres de continuer, en temps de guerre maritime, leur commerce de la même manière qu'ils l'exerçaient en temps de paix, en se soumettant d'ailleurs à certaines restrictions concernant les ports bloqués, la contrebande militaire, etc.

Diverses Puissances ont admis *et observé* la doctrine que « *le pavillon couvre la marchandise* » ; ou, en d'autres termes, que les vaisseaux libres rendent la marchandise libre ; adoptant, en même temps, la doctrine que la cargaison d'un bâtiment ennemi est de bonne prise, quels que soient ses propriétaires et quelle que soit son origine. (*Voir* chap. I.)

D'autres Puissances (l'Angleterre surtout, et bien qu'elle eût reconnu ce double principe, en 1713, dans son traité de commerce avec la France, signé à Utrecht), ont cherché à faire prévaloir la doctrine que la marchandise ennemie devait être confisquée sur les bâtiments neutres, et que la marchandise amie trouvée sur un bâtiment ennemi, devait être restituée à ses propriétaires. (*Voir* Livre I, titre I, § 3.)

A l'époque de la guerre maritime qui eût lieu entre la France et l'Espagne contre la Grande-Bretagne, en 1744, à laquelle mit fin le traité d'Aix-la-Chapelle, de 1748, ce fut la Prusse qui soutint le principe libéral, fondé sur la raison naturelle, l'équité, la justice et l'indépendance des nations, que « *le pavillon couvre la marchandise* ».

Ce fut la Grande-Bretagne, ce fut la commerçante Angleterre, chez laquelle toute doctrine favorable à la *liberté commerciale* devrait trouver accueil et appui, qui plaida contre le principe soutenu par le grand Frédéric, *chef d'un gouvernement despotique !....*

Au moment où la guerre éclata, le roi de Prusse, pour mettre en sûreté le commerce de ses sujets, eut soin de faire demander à Londres une déclaration *au sujet du commerce des neutres et de la contrebande de guerre.*

Lord Carteret déclara : « Que le pavillon du roi de Prusse « serait respecté à l'égal de celui des autres Puissances alliées de « l'Angleterre, à l'exception des seuls vaisseaux *qui porteraient « des munitions de guerre aux ennemis de la nation britannique* ; « que la nation anglaise respecterait le pavillon et les sujets du « roi, et qu'on ne troublerait en rien le commerce de ces derniers, « pourvu qu'ils s'abstinssent de porter aucunes *munitions de guerre* « aux ennemis de la Grande-Bretagne (telles qu'elles sont spéci- « fiées dans tous les traités de commerce entre les Puissances « maritimes), ni *aucunes munitions de bouche,* aux places assié- « gées ou bloquées par les forces navales de l'Angleterre ; et que « le commerce demeurerait libre aux Puissances neutres *sur le « même pied* qu'il l'était en temps de paix. »

Déjà, en 1744, c'était un axiome du droit des gens, acquis depuis longtemps au droit maritime des nations et devenu la règle des rapports internationaux, qu'une guerre entre deux Puissances ne saurait interrompre ni empêcher le commerce des États neutres avec l'une et l'autre des nations belligérantes ; que les nations en guerre ne sauraient, sans injustice, défendre à celles qui restent neutres, la liberté du commerce qui leur appartient en vertu du droit naturel, et que par conséquent le commerce de toutes sortes de marchandises est régulièrement censé permis, à l'exception des seuls articles connus sous le nom de *contrebande de guerre,* articles qui devraient être bornés aux munitions réelles de guerre, telles qu'armes de toute nature, poudre, salpètre, soufre, etc. (*Voir* Livre I, titre III, § 14.)

La réponse de Lord Carteret, basée sur ces principes, était donc telle qu'on devait l'attendre ; elle fut faite d'ailleurs à deux reprises, et toujours de *vive voix* : la Prusse ne put jamais obtenir que le ministre anglais la donnât *par écrit.*

N'eût-ce pas été trop s'engager que de donner *par écrit* une réponse aussi sage, aussi juste, ... qui pourrait embarrasser plus tard ? ..... *Verba volant* ..... ; un écrit pouvait compromettre l'avenir.

La suite le fit bien voir.

Dans le 16e siècle et dans le 17e, le ministère anglais avait répondu à la ville de Lubeck, « qu'en s'abstenant d'envoyer des « *armes et autres attirails de guerre,* il lui était libre de commercer « avec l'Espagne, avec toutes sortes de marchandises ..... »

Il avait répondu à la Suède, en 1663, que *hors les munitions de guerre,* le parlement anglais permettait aux Suédois de com-

mercer avec tout autres marchandises, par tout ou bon lui semblerait.

Mais, en 1744, le cabinet britannique plaça au nombre des articles de contrebande de guerre, dont une liste fut remise à l'envoyé prussien, le lin, les grains, les planches, les bois de charpente et autres bois, articles qui ne sont pas compris dans le traité de 1674 entre l'Angleterre et la Hollande.

Les négociations qui furent suivies, de 1744 à 1756, entre la Prusse et le cabinet britannique, les mémoires nombreux qui furent échangés entre les deux gouvernements, présentent les plus utiles enseignements ; toutefois, nous regardons comme superflu de reproduire textuellement les documents émanés, en cette circonstance, des hommes d'État qui dirigeaient, de part et d'autre, les affaires extérieures de leur pays. Qu'il nous suffise de dire que ces écrits développent, du côté du gouvernement prussien, les doctrines les plus saines, sans qu'il en soit résulté aucune modification dans les doctrines du ministère anglais ; ajoutons que, depuis cette époque, les doctrines, les usages, les procédés de l'Angleterre à l'égard des neutres n'ont pas varié : son intérêt du moment est resté le seul guide de sa conduite dans les guerres maritimes ; la pensée de faire prévaloir, en tout et partout, sa suprématie maritime, en cherchant, soit à amoindrir la prospérité des autres États, soit à s'opposer au développement de leur marine, a été, de tout temps, et est encore aujourd'hui, *le phare* à la lumière duquel sont tracés *les ordres en conseil* et les arrêts de la cour d'amirauté. (*Voir* chap. XXVI et XXXVI.)

Revenons aux différends que soulevèrent entre la Prusse et la Grande-Bretagne, de 1744 à 1756, les procédés vexatoires dont le commerce maritime des neutres eut à souffrir de la part des armateurs anglais.

Pendant quelque temps, les armateurs anglais respectèrent le pavillon prussien.

En octobre 1745, pour la première fois, ils arrêtèrent divers bâtiments prussiens chargés de *planches*, avec destination de ports français, un brick d'Embden, chargé de sel, etc. ; et les déprédations une fois commencées s'étendirent bientôt à toutes les nations ainsi qu'aux marchandises incontestablement libres.

Aux réclamations, adressées au nom du roi de Prusse, Lord Chesterfield, secrétaire d'État pour les affaires étrangères, répondit par écrit le 5 janvier 1747, qu'il ne serait porté aucun empêchement à la navigation des sujets prussiens, aussi longtemps que ceux-ci exerceraient leur commerce d'une manière permise et *se*

conformeraient aux usages établis et reçus entre Puissances neutres; réponse vague, terne, qui ne donnait aucune satisfaction, et qui suggéra au roi Frédéric II, la pensée de recourir à un moyen, autre qu'un échange de notes sans résultats, pour assurer la liberté du commerce maritime de ses sujets, et lui offrir une garantie plus efficace que les paroles sans précision, sans netteté, dans lesquelles se renfermaient les réponses du gouvernement anglais.

Lorsqu'en 1742, la Silésie fut, par le traité de Breslau, cédée à la Prusse, par l'Impératrice Marie-Thérèse, sous la garantie de la Grande-Bretagne, le roi de Prusse, Frédéric II, que l'Europe a surnommé *grand* de son vivant, et que l'histoire a continué de nommer *grand* après sa mort (Frédéric *l'unique*, disent les Prussiens, reconnaissants du lustre et du rang que ce monarque a donnés à leur pays); Frédéric II s'était engagé à payer seul la somme hypothéquée *sur les revenus de la Silésie*, en faveur de divers négociants anglais, par l'empereur Charles VI, auquel ils avaient prêté, en 1735, *un million d'écus* (3,750,000 francs).

Ce fut le remboursement de cet emprunt que Frédéric II jugea à propos de suspendre, et d'en faire tourner le montant au profit des négociants prussiens dont les bâtiments, contrairement aux principes du droit maritime des nations européennes, seraient saisis et condamnés par les tribunaux anglais.

Le ministère britannique s'efforça de justifier les procédés des armateurs anglais, par une raison qui choquait autant sa propre dignité et le sens commun, que les usages reçus entre nations civilisées; il prétendit que le ministère précédent *n'avait pas eu le droit de faire, de son chef, la déclaration verbale qu'avait reçue de lui le ministre prussien* à la cour de Londres, et de déterminer contrairement aux dispositions des lois du pays, ce qui était contrebande de guerre et marchandises permises!.....

Si Lord Carteret eût encore été ministre en 1747, et qu'il eût signé, en 1744, la déclaration qui fut faite par lui au ministre prussien, force eût été pour le cabinet britannique, de s'y conformer! et il faut espérer qu'il l'eût fait.

Mais Lord Carteret s'était borné à une déclaration *verbale*; son successeur ne se crut point engagé par ses paroles, et ne recula point devant l'absence de dignité résultant du singulier aveu que *l'organe officiel* de la couronne, en 1744, n'avait pas eu le droit d'agir comme il l'avait fait!

Le 23 novembre 1752, l'envoyé prussien à Londres, fut chargé de remettre au cabinet britannique un exposé des motifs tendant

l'arrêt mis, par le roi Frédéric II, sur les capitaux auxquels les revenus de la province de Silésie servaient d'hypothèque. Le ministère prussien s'appuyait d'ailleurs pour flétrir les procédés des armateurs anglais à l'égard des bâtiments neutres, non seulement sur les déclarations verbales de Lord Carteret, mais aussi sur le principe lui-même que *le pavillon couvre la marchandise,* principe, disait-il, que l'Angleterre elle-même avait consacré par ses traités de 1667, 1674 et 1713 avec les Provinces-Unies des Pays-Bas, ainsi que par le traité signé à Utrecht entre la France et la Grande-Bretagne.

Le cabinet britannique répondit, le 18 janvier 1753, à *l'exposé des motifs* du gouvernement prussien.

Nous avons déjà dit que ce document rappelait au cabinet anglais, qu'en 1667, 1676 et 1713, le gouvernement britannique avait reconnu et admis le principe de *l'immunité du pavillon,* proclamé par de nombreux traités publics, portant, les uns : « *vaisseaux libres, marchandises libres* » ; les autres : « *le pavillon couvre la marchandise.* »

Or, que lit-on, dans la réponse du cabinet britannique du 18 janvier 1753 ?

« Lorsque deux Puissances sont en guerre entre elles, elles « ont le droit de prendre, réciproquement, l'une sur l'autre, les « vaisseaux, marchandises et effets qui se rencontrent en pleine « mer : tout ce qui appartient à l'ennemi est de *bonne prise* ; mais « ce qui appartient à un ami, ne peut pas l'être tant qu'il garde « la neutralité.

« Il est par conséquent statué par le droit des gens : que les « effets d'un ennemi peuvent être saisis, quoiqu'à bord d'un vais- « seau ami ; que les effets d'un ami doivent être rendus, quoique « trouvés à bord d'un vaisseau ennemi. »

En retrouvant dans le contre-mémoire du cabinet anglais, des doctrines aussi opposées à celles que l'Angleterre avait antérieurement admises, dans ses traités avec la France, le Portugal, l'Espagne et la Hollande, c'est-à-dire avec les principales Puissances maritimes de l'Europe, on ne pourrait pas croire qu'au nombre des commissaires chargés d'examiner *l'exposé des motifs* du cabinet prussien, se trouvait un homme distingué par ses connaissances en droit maritime, W. Murray, procureur général, devenu célèbre, sous le nom de Lord Mansfield, comme membre du parlement sous l'administration de Lord Bath, qu'il soutint, comme grand juge *du banc du roi,* et comme chancelier de l'échiquier.

Mais la pensée de la *suprématie sur mer de la Grande-Bretagne,*

qui n'abandonne jamais un homme d'État anglais (sentiment louable et patriotique, auquel nous aimons à rendre hommage, quand il n'est pas poussé jusqu'à l'injustice), exigeait que le cabinet anglais *eût raison* contre le cabinet prussien. Les commissaires chargés d'examiner le document émané du cabinet de Potsdam et de le combattre, ne voulurent pas se rappeler, sans doute, que l'Angleterre avait proclamé, dans les traités qu'elle avait signés depuis cent ans, les principes sur lesquels s'appuyait le document prussien, et ils préférèrent aller chercher des arguments contre lui dans les doctrines vieillies du *Consulat de la mer.*

Cette affaire donna lieu à l'échange de notes et de mémoires dont l'objet s'éloigne du but de notre ouvrage ; ces documents diplomatiques qui existent aux archives du ministère des affaires étrangères, à Berlin, ont surtout en vue l'arrêt mis, par ordre de Frédéric II, sur les capitaux hypothéqués sur les revenus de la Silésie, mesure qui en définitive a tourné au profit des négociants prussiens.

La réponse du cabinet anglais avait cherché à établir que *l'acte de représailles* adopté par le roi de Prusse, en arrêtant les capitaux hypothéqués sur les revenus de la Silésie, était contraire au droit des gens, qui, fondé sur l'équité, la justice et la convenance, et confirmé par un long usage, n'admet pas de *représailles*, excepté dans les cas de lésions graves et violentes, dirigées et soutenues par l'État, et d'un déni absolu de justice par tous les tribunaux *et par le prince.*

La réplique prussienne déclara que ce n'était point à titre de *représailles*, mais de *compensation*, que la mesure de saisie des capitaux avait été résolue et mise à exécution.

Dans cette réplique, d'ailleurs, le gouvernement prussien continua de soutenir les doctrines les plus saines en ce qui concerne la liberté commerciale des neutres et la franchise du pavillon.

Ce ne fut qu'en 1756, et par une déclaration jointe au traité de *Westminster*, du 16 janvier de cette même année (traité d'alliance par lequel le roi d'Angleterre mit son Electorat de Hanovre sous la protection du roi de Prusse), que les différends qui s'étaient élevés entre la Prusse et la Grande-Bretagne, furent aplanis.

Cette déclaration est ainsi conçue : « Afin de déterminer les différends qui peuvent s'être élevés entre LL. MM. Prussienne et Britannique, il est déclaré que dès que S. M. Prussienne levra l'arrêt mis sur la dette de la Silésie, et fera payer aux sujets de S. M. Britannique ce qui leur en reste dû, selon le contrat ori-

ginal, tant intérêts que principal ; S. M. Britannique promet et s'engage, de son côté, à faire payer à S. M. Prussienne la somme de *vingt mille livres Sterling* (500,000 francs), en extinction de toute prétention de sadite Majesté ou de ses sujets, à la charge de S. M. Britannique, sous quelque prétexte que ce puisse être. »

Cette somme fut, en effet, remise à la Prusse et distribuée entre les sujets prussiens qui purent établir l'état des pertes supportées par eux, par suite des saisies ordonnées par les commissaires britanniques.

CHAPITRE IV.

RÉVOLTE DES ESCLAVES CHRÉTIENS A BORD DU VAISSEAU AMIRAL TURC, DONT ILS S'EMPARENT (1761).

Nous aurons à présenter, dans le cours de cet ouvrage, divers cas de bâtiments *capturés par leur équipage*, mais dans des circonstances différentes. Au chap. XVII, le lecteur trouvera la relation de tentatives faites par les prisonniers restés à bord d'une *prise*, pour se rendre maître du bâtiment auquel ils appartenaient, et qu'ils sont parvenus à ramener dans leur pays ; au chap. XXXV, ce seront les esclaves noirs d'un planteur américain, qui, après avoir assassiné leur maître, se dirigent vers un port anglais où ils trouvent, avec la liberté, la protection de l'autorité locale, laquelle se refuse à livrer *les meurtriers* réclamés par le gouvernement des États-Unis.

Le fait de révolte, en vue de la liberté, que nous avons à rapporter, présente quelqu'analogie avec celui auquel sera consacré le chap. XXXV.

Le Capitan-Pacha, chargé, par le Sultan Mustapha III, d'aller lever les tributs dans l'Archipel grec, était arrivé à Stancho, sur les côtes de la Natolie ; il y jeta l'ancre et descendit à terre avec une partie de son équipage turc.

Quatre-vingt matelots chrétiens, esclaves, se trouvaient à bord ; ils résolurent de mettre à profit l'absence du Capitan-Pacha pour briser leurs fers.

Le courage suppléant au nombre, les esclaves chrétiens se précipitent à l'improviste sur les matelots turcs, en massacrent plusieurs, en lancent un plus grand nombre dans la mer, et,

coupant les câbles qui retenaient le vaisseau amiral, ils s'éloignent, poussés par un vent favorable, emmenant avec eux cinq matelots turcs.

Ils se dirigèrent sur l'île de Malte, où ils arrivèrent *après dix huit jours de navigation.*

A la vue d'un vaisseau de 74 canons, portant le pavillon de la Porte Ottomane, on expédia quatre galères de la Religion à sa rencontre, pour prévenir toute espèce de surprise.

Les esclaves chrétiens firent connaître par quelle circonstance ils se trouvaient maîtres du bâtiment amiral de Sa Hautesse.

Ils déclarèrent que leur intention était d'offrir le vaisseau turc à l'Ordre souverain de St.-Jean de Jérusalem. Ils insistèrent d'ailleurs pour qu'il ne fût point attenté à la liberté des cinq matelots musulmans, et réclamèrent la permission d'élever une chapelle en l'honneur de la vierge, mère du sauveur, qu'ils avaient invoquée au moment de mettre à exécution le projet qu'ils nourrissaient depuis longtemps, et à laquelle ils attribuaient leur délivrance.

Le Grand-maître de l'Ordre leur accorda les demandes qu'ils avaient formées.

Il accepta le bâtiment qu'il fit purifier, exorciser et baptiser; il lui donna le nom de *Saint-Sauveur.*

La colère du Sultan fut extrême en apprenant l'événement de Stancho.

Le Capitan-Pacha fut révoqué immédiatement de ses hautes fonctions, et paya plus tard de la vie la perte du vaisseau amiral, attribuée à sa négligence ; sa tête et celle de son capitaine de pavillon furent exposées, pendant plusieurs jours, dans une des cours du Sérail.

Ce ne fut qu'après de longues recherches que le Divan parvint à être instruit du sort du vaisseau amiral.

La France avait autrefois obtenu la liberté du Pacha de Rhodes qui avait été fait prisonnier et conduit à Malte.

La Porte conjectura de ce fait que *l'empereur de France* exerçait un droit de souveraineté sur l'Ordre de St.-Jean de Jérusalem ; ce fut donc à la France que les ministres du Sultan Mustapha III s'adressèrent pour obtenir la restitution du vaisseau enlevé par les esclaves chrétiens.

Le premier interprète de la Porte fut envoyé à cet effet à M. de Vergennes, qui remplissait, à Constantinople, les fonctions d'ambassadeur de France.

Ce diplomate ne parvint point à faire comprendre au fonctionnaire ottoman, que l'Ordre *souverain* de St.-Jean de Jérusalem ne

reconnaissait d'autre souveraineté que celle de son Grand-maître (à cette époque Don Emmanuel Pinto, Portugais), et qu'il ne pouvait exister d'autres rapports entre *l'empereur de France* et le grand-maître, que ceux que le droit des gens européen autorisait entre souverains indépendants.

Le drogman de la Porte n'admit pas, en effet, ces raisons comme plausibles, les considérant comme autant de défaites pour voiler la mauvaise volonté. Il remit alors à l'ambassadeur de France un « *mémoire amical* », lequel, malgré cette qualification, était rempli d'invectives, établissant qu'aucun gouvernement ayant le sentiment de sa propre dignité, ne pouvait, au sein de la paix, recevoir dans ses ports un vaisseau dérobé par des esclaves; ce *mémoire amical* était terminé en formulant la condition que le vaisseau, ses agrès et son équipage fussent restitués en peu de mois : « dans le cas contraire », ajoutait le Grand-Vizir au nom duquel le *mémoire* avait été porté, « la résidence de l'ambassa- « deur et des consuls de France dans les États de cet empire, « n'étant pas d'une utilité sur laquelle on puisse compter, il en « résulte qu'on doit les renvoyer dans leurs pays. »

M. de Vergennes fut, à ces paroles hautaines et insolentes, rempli d'indignation; l'outrage fait à la dignité du roi excita également une grande irritation à Versailles.

Toutefois, le moment était plein d'embarras et de difficultés pour rompre avec la Porte Ottomane.

La guerre existait entre la France et la Grande-Bretagne; cette Puissance, heureuse de voir le commerce français anéanti pour longtemps dans le Levant, aurait sû faire tourner la circonstance au profit du commerce britannique.

D'un autre côté, le roi de Prusse cherchait à attirer la Porte à lui et voulait l'entrainer à déclarer la guerre à l'impératrice Marie-Thérèse : c'eût été faire les affaires de Frédéric II que de se brouiller avec l'empereur ottoman ; on ne pouvait donc, sans s'exposer à de graves complications politiques, donner au Sultan, en ce moment, la leçon que méritait le message de son Vizir.

Le duc de Choiseul pensa cependant que la dignité du Roi dominait la question ; que les paroles du Vizir devaient être relevées avec le juste sentiment d'offense qu'elles avaient produit, et que si, dans l'intérêt de la guerre engagée, le roi se prêtait à faire faire quelques démarches à Malte, ce ne saurait être qu'à la condition que des remerciements solennels et des assurances nouvelles d'amitié seraient portés au roi *par un ambassadeur extraordinaire.*

Pendant ce temps-là, Mustapha se préparait à faire la guerre à l'Ordre de Malte ; cette circonstance, qui n'était pas ignorée du Grand-maître, était de nature à le disposer à écouter les propositions que lui fit porter le roi Louis XV ; car, d'une part, les fortifications de l'île, depuis longtemps négligées, étaient dans un mauvais état de défense ; et, d'autre part, les finances de l'ordre ne lui permettaient pas de soutenir une guerre prolongée.

Or, au moment où la France et l'Espagne étaient engagées dans une guerre qui durait depuis cinq années déjà, comment l'ordre aurait-il pû compter sur des secours efficaces de la part de ces deux Puissances principales ?

Louis XV voulut donc, dans l'intérêt de l'Ordre, arrêter les armements de la Porte : il se résolut à acheter le vaisseau amiral, enlevé par les esclaves chrétiens, afin de le renvoyer au Sultan ; c'était rendre, à la fois, service à l'Ordre de Malte et à la Porte Ottomane.

Dans ce but le bailli de Fleury, qui avait exercé l'emploi de *général des galères de la Religion*, fut envoyé à Malte.

Le grand conseil de l'Ordre trouva qu'il était honteux et indigne d'acheter la paix par le sacrifice du *Saint-Sauveur* ; le moyen employé d'ailleurs dans le but d'appaiser la colère du Sultan, lui parut être une flétrissure pour l'Ordre. L'ancien esprit de bravoure et d'honneur qui avait, de tout temps, animé les membres de l'Ordre souverain de St.-Jean de Jérusalem, existait toujours au même degré, bien que les chevaliers n'eûssent plus que de bien rares occasions d'utiliser leur courage en donnant la chasse à quelques corsaires barbaresques.

Le Grand-maître de l'Ordre et le bailli de Fleury éprouvèrent quelque difficulté à calmer les esprits.

Le conseil consentit enfin à la vente du vaisseau amiral turc à la France, ainsi qu'à la restitution de dix-neuf esclaves musulmans destinés à faire partie de l'équipage. La loi de la nécessité comprima l'irritation qui existait au fond de tous les cœurs.

Le vaisseau fut vendu pour la somme de 834,000 livres à la France.

Ce fut à cette occasion, et pour reconnaître ce que le cabinet de Versailles pouvait, *dans les circonstances présentes*, considérer comme un service qui lui était rendu (car la résistance de l'ordre, *qu'il n'aurait pas voulu abandonner dans la lutte contre la Porte*, était de nature à faire naître de sérieux embarras au milieu de la guerre dans laquelle se trouvaient engagées la France, l'Espagne, la Grande-Bretagne, la Prusse, etc.) ; ce fut, disons-nous, à cette occasion, que le roi de France abrogea le *droit d'aubaine* en faveur des sujets de Malte.

La Porte obtint de la Grande-Bretagne les sauf-conduits nécessaires pour que le bâtiment ne fut pas attaqué pendant son voyage.

Le chevalier de Moriès qui fut chargé de le conduire à Constantinople, parut dans le port de cette ville le 18 janvier 1762 ; il avait quitté Malte le 10 décembre de l'année précédente.

Le bâtiment hissa, à l'entrée du port, le pavillon du Sultan.

La joie fut grande dans toute la population qui se précipita en foule sur le rivage.

La marche de M. de Vergennes à travers la ville de Constantinople, en se rendant à l'audience du Grand-Vizir, ressemblait à un triomphe. Des pelisses d'hermine et de riches cafetans furent donnés au chevalier de Moriès, à son premier lieutenant, ainsi qu'aux officiers de la suite de M. de Vergennes ; un écuyer du Sultan vint, de la part de ce souverain, offrir un cheval richement équipé à l'ambassadeur.

Le Sultan se proposait d'envoyer des présents somptueux au roi Louis XV : M. de Vergennes fit comprendre que, pour être acceptés, ces présents devaient être remis par un ambassadeur de Sa Hautesse ; on tomba facilement d'accord sur ce point.

Une simple lettre de remerciement fut donc écrite, *dans ce premier moment*, par le Grand-Vizir au comte de Choiseul-Praslin, qui avait remplacé le duc de Choiseul, son cousin, dans l'administration du département des affaires étrangères ; la mission solennelle fut remise à une autre époque ; mais le temps s'écoula, la reconnaissance s'affaiblit, et la mission n'eut jamais lieu.

La générosité de la France épargna, sans aucun doute, à l'Ordre de St.-Jean de Jérusalem, de grands désastres ; et, tout en raffermissant l'alliance de la Porte, elle rendit celle-ci moins disposée à céder aux instances de Frédéric II.

Ce ne fut pas la seule circonstance où la France sut faire un sacrifice d'argent dans l'intérêt de la paix européenne ; nous aurons à signaler une de ces circonstances. La France n'hésita pas à s'imposer, en 1784, une dépense fort considérable pour empêcher la guerre d'éclater entre l'empereur d'Allemagne, souverain des Pays-Bas autrichiens, et les États-Généraux des Provinces-Unies. (*Voir* chap. XXVIII.)

Leipzig, Imprimerie de F.-A. Brockhaus.